



«УТВЕРЖДАЮ»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
АО «Чукотавиа»



Г. В. Прохоровский

2021 г.

**РУКОВОДСТВО ПО НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АО «Чукотавиа»**

Введено приказом Генерального директора
АО «Чукотавиа»

№ 288 от «28» ноября 2021 г.

АО «Чукотавиа»
ул. Портовая б-е, п. Угольные Копи
Чукотский автономный округ



СПИСОК РАСПРОСТРАНЕНИЯ

№ экз.	Вид носителя	Наименование подразделения (Обслуживающей организации)
1.	Бумажный (оригинал)	Зам. ген. директора по АО, ЗиО
2.	Электронная копия	Первый зам. ген. директора по производству
3.	Электронная копия	Зам. ген. директора по качеству
4.	Электронная копия	СОПЛАР АО «Чукотавиа»
5.	Электронная копия	АТБ АО «Чукотавиа»
6.	Электронная копия	АЭ АО «Чукотавиа»
7.	Электронная копия	ФКП «Аэропорты Чукотки»
8.	Электронная копия	АО «Чукотснаб»
9.	Электронная копия	ООО «Чукотаэросбыт»
10.	Электронная копия	Сайт АО «Чукотавиа»
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		
16.		
17.		
18.		
19.		
20.		
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		
25.		
27.		
28.		
29.		
30.		
31.		
32.		
33.		
34.		
35.		
36.		
37.		
38.		
40.		
41.		
42.		
43.		



ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

№ стр.	Дата	№ стр.	Дата	№ стр.	Дата	№ стр.	Дата	№ стр.	Дата
Титул				7-26	04.08.2022	8-1		11-1	
0.1-1				7-27	04.08.2022	8-2		11-2	
0.1-2	04.08.2022			7-28	04.08.2022	8-3		11-3	
0.1-3	04.08.2022			7-29	04.08.2022	8-4		11-4	04.08.2022
0.1-4	04.08.2022			7-30	04.08.2022	8-5		11-5	
0.1-5		5-1		7-31	04.08.2022	8-6		11-6	
0.1-6	04.08.2022			7-32	04.08.2022	8-7		11-7	
0.1-7	04.08.2022			7-33	04.08.2022	8-8		11-8	
0.1-8	04.08.2022			7-34	04.08.2022	8-9		11-9	
0.1-9				7-35	04.08.2022	8-10			
0.1-10				7-36	04.08.2022	8-11			
0.1-11		6-1		7-37	04.08.2022	8-12			
0.1-12		6-2		7-38	04.08.2022	8-13			
0.1-13		6-3		7-39	04.08.2022	8-14			
0.1-14		6-4		7-40	04.08.2022			12-1	
0.1-15		6-5		7-41	04.08.2022			12-2	
0.1-16				7-42	04.08.2022			12-3	
				7-43	04.08.2022			12-4	
				7-44	04.08.2022			12-5	
				7-45	04.08.2022	9-1		12-6	
				7-46	04.08.2022	9-2		12-7	
		7-1	04.08.2022	7-47	04.08.2022	9-3		12-8	
1-1		7-2	04.08.2022	7-48	04.08.2022	9-4			
		7-3	04.08.2022	7-49	04.08.2022	9-5			
		7-4	04.08.2022	7-50	04.08.2022	9-6			
		7-5	04.08.2022	7-51	04.08.2022	9-7			
		7-6	04.08.2022	7-52	04.08.2022				
		7-7	04.08.2022	7-53	04.08.2022			13-1	
2-1		7-8	04.08.2022	7-54	04.08.2022			13-2	
2-2		7-9	04.08.2022	7-55	04.08.2022			13-3	
2-3		7-10	04.08.2022	7-56	04.08.2022			13-4	
2-4		7-11	04.08.2022	7-57	04.08.2022	10-1		13-5	
2-5		7-12	04.08.2022	7-58	04.08.2022	10-2		13-6	
		7-13	04.08.2022	7-59	04.08.2022	10-3		13-7	
		7-14	04.08.2022	7-60	04.08.2022	10-4		13-8	
		7-15	04.08.2022	7-61	04.08.2022	10-5		13-9	
		7-16	04.08.2022	7-62	04.08.2022	10-6		13-10	
		7-17	04.08.2022	7-63	04.08.2022	10-7		13-11	
3-1		7-18	04.08.2022	7-64	04.08.2022	10-8		13-12	
		7-19	04.08.2022	7-65	04.08.2022	10-9		13-13	
		7-20	04.08.2022			10-10		13-14	
		7-21	04.08.2022			10-11		13-15	
		7-22	04.08.2022					13-16	
		7-23	04.08.2022					13-19	
4-1		7-24	04.08.2022					13-20	
4-2		7-25	04.08.2022					13-21	



СПИСОК СОГЛАСОВАНИЯ

Должность	Подпись	Ф.И.О.
Заместитель генерального директора по производству		В.Н. Васильев
Заместитель генерального директора по экономике		В.В. Федорова
Заместитель генерального директора по качеству		В.В. Кульев
Заместитель генерального директора по эксплуатации авиационной техники		В.В. Сартаков
Заместитель генерального директора по организации летной работы		О.Г. Харьков
Заместитель генерального директора по авиационной безопасности		В.В. Сычев
Начальник службы организации перевозок и авиационных работ		Н.В. Коваленко
Специалист СПО, ДР и ОТ		Е.А. Клименко
Ведущий специалист по охране труда		Н.С. Линник



СОДЕРЖАНИЕ

№	Наименование	Стр.
	Список распространения	0.1-1
	Перечень действующих страниц	0.1-2
	Регистрация изменений и дополнений	0.1-4
	Список согласования	0.1-5
	Содержание	0.1-6
	Термины и определения	0.1-9
1.	Цель и область применения	1-1
2.	Организация и управление	2-1
3.	Охрана труда, эксплуатационная и авиационная безопасность	3-1
4.	Безопасность полетов	4-1
5.	Обеспечение качества	5-1
6.	Подготовка и повышение квалификации	6-1
7.	Опасные грузы	7-1
7.0.	Общие положения	7-1
7.1.	Организация и проведение перевозок опасных грузов	7-5
8.	Парк воздушных судов	8-1
9.	Обслуживание пассажиров	9-1
9.1.	Предоставление услуг и информации	9-1
9.2.	Регистрация пассажиров и оформление багажа перед вылетом	9-2
9.3.	Обслуживание пассажиров на льготных условиях	9-4
9.4.	Обслуживание пассажиров с детьми	9-4
9.5.	Обслуживание пассажиров с ограниченными возможностями, престарелых и больных пассажиров	9-4
9.6.	Обслуживание пассажиров на инвалидных креслах	9-5
9.7.	Обслуживание носильщиков больных	9-6
9.8.	Обслуживание пассажиров с отсутствием зрения (слуха)	9-6
9.9.	Обслуживание беременных женщин	9-7
10.	Обработка багажа	10-1
10.1.	Общие требования	10-1
10.2.	Норма бесплатного провоза багажа	10-1
10.3.	Вещи, находящиеся при пассажире	10-2
10.4.	Зарегистрированный багаж	10-3
10.5.	Платный (сверхнормативный) и негабаритный багаж	10-4
10.6.	Требования к содержимому багажа	10-4
10.7.	Перевозка багажа в салоне воздушных судов	10-7
10.8.	Перевозка оружия, боеприпасов и специальных средств	10-7
10.9.	Перевозка комнатных животных и птиц	10-8
10.10.	Упаковка багажа	10-9
10.11.	Хранение и реализация багажа	10-10
10.12.	Оставленный, забытый или засланный багаж	10-10
10.13.	Выдача багажа	10-11
11.	Обработка грузов	11-1
11.1.	Общие требования	11-1
11.2.	Условия приема груза к перевозке	11-1
11.3.	Взвешивание груза	11-2
11.4.	Требования к упаковке и маркировке груза	11-2



11.5.	Перевозка объемных (легковесных) грузов	11-3
11.6.	Перевозка тяжеловесных и негабаритных грузов	11-3
11.7.	Перевозка скоропортящихся грузов	11-3
11.8.	Перевозка живности	11-4
11.9.	Перевозка опасных грузов	11-4
11.10.	Перевозка умерших, останков животных	11-4
11.11.	Перевозка трансферных грузов	11-5
11.12.	Погрузка и выгрузка груза	11-5
11.13.	Выдача груза в пункте назначения	11-8
11.14.	Хранение и реализация груза	11-8
12.	Обслуживание на перроне	12-1
12.1.	Организация работы и правила подъезда/отъезда к/от ВС при их обслуживании	12-1
12.2.	Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании	12-2
12.3.	Схемы расстановки спецтехники и средств механизации при обслуживании ВС на месте стоянки	12-7
13.	Процедуры наземного обслуживания	13-1
13.1.	Работы по встрече и выпуску ВС, маневрирование ВС	13-1
13.2.	Руководство движением ВС	13-1
13.3.	Сигналы при заруливании ВС	13-1
13.4.	Установка упорных колодок	13-6
13.5.	Уборка упорных колодок	13-9
13.6.	Расстановка сигнальных конусов	13-9
13.7.	Отправление ВС	13-9
13.8.	Визуальный осмотр ВС	13-10
13.9.	Связь с экипажем ВС	13-12
13.10.	Буксировка/перебуксировка ВС	13-15
13.11.	Стоянка ВС	13-26
13.12.	Внутренняя уборка и экипировка ВС	13-27
13.13.	Обеспечение ВС наземным электропитанием	13-28
13.14.	Заземление ВС	13-30
13.15.	Общие правила посадки и высадки пассажиров	13-31
13.16.	Эксплуатация панелей, технологических лючков, дверей грузовых отсеков и пассажирских салонов ВС	13-32
13.17.	Обслуживание водяной системы ВС	13-39
13.18.	Обслуживание санузлов ВС	13-41
14.	Заправка топливом	14-1
14.1.	Общее положение	14-1
14.2.	Требования к контролю качества	14-1
14.3.	Топливозаправочный персонал	14-2
14.4.	Общие меры безопасности	14-2
14.5.	Зоны безопасности при выполнении операций по топливному обеспечению ВС	14-3
14.6.	Подъезд/отъезд и расположение средств заправки	14-4
14.7.	Выравнивание потенциалов между ВС и топливозаправочным оборудованием	14-5



14.8.	Заземление ВС и топливозаправочного оборудования	14-5
14.9.	Дополнительные меры безопасности при заправке самолёта топливом во время работы ВСУ	14-5
14.10.	Дополнительные меры безопасности при заправке самолёта топливом во время работы наземного источника питания	14-5
14.11.	Слив/заправка ВС топливом с пассажирами или экипажем на борту, либо при посадке / высадке пассажиров	14-6
14.12.	Действия в случае разлива топлива	14-7
14.13.	Оформление документации	14-8
15.	Центровка и загрузка ВС	15-1
15.1.	Общее положение	15-1
15.2.	Способ установления соответствующих масс пассажиров, багажа и груза	15-2
15.3.	Процедура расчета центровки и загрузки	15-2
15.4.	Предварительный расчет центровки	15-3
15.5.	Центровка ВС в автоматическом режиме	15-4
15.6.	Центровка ВС графическим методом	15-5
15.7.	Изменения в последнюю минуту	15-5
15.8.	Балласт	15-6
16.	Обеспечение авиационной безопасности	16-1
16.1.	Общие положения	16-1
16.2.	Подготовка в области обеспечения авиационной безопасности при перевозке опасных грузов.	16-1
16.3.	Программа обеспечения авиационной безопасности при перевозке опасных грузов	16-2
16.3.1.	Предназначение мер безопасности	16-3
16.3.2.	Меры безопасности	16-4
16.3.3.	Места проведения досмотра с помощью технических средств и физического досмотра	16-4
16.3.4.	Меры безопасности в отношении груза	16-5
16.3.5.	Меры безопасности в отношении почты	16-6
16.3.6.	Груз и почта, освобожденные от досмотра	16-7
16.3.7.	Меры безопасности в отношении курьерских и срочных отправок	16-7
16.3.8.	Ценный груз	16-8
16.3.9.	Охрана груза	16-9
16.3.10.	Уведомления об инцидентах	16-10
16.3.11.	Инциденты и авиационные происшествия с опасными грузами	16-11
16.3.12.	Упреждающие меры	16-11
16.3.13.	Предоставление отчетов	16-12



ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Авиагрузовая накладная – документ, заполненный грузоотправителем или кем-либо от его имени, удостоверяющий заключение договора между отправителем и перевозчиком о перевозке груза.

Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Акт о неисправности при перевозке багажа – документ, оформленный перевозчиком в присутствии пассажира немедленно при обнаружении вреда, причиненного багажу, перевозка которого произведена воздушными судами одного или нескольких перевозчиков. Акт подписывается перевозчиком и пассажиром.

Аэровокзал (Терминал) – комплекс сооружений, предназначенный для обслуживания вылетающих и прилетающих пассажиров.

Аэродром – участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

Аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Багаж - личные вещи пассажира, перевозимые на воздушном судне по соглашению с перевозчиком. Под термином «багаж» понимается как зарегистрированный, так и незарегистрированный багаж.

Багаж зарегистрированный - багаж пассажира, который принят перевозчиком к перевозке под свою ответственность за его сохранность, и на который он выдал багажную квитанцию и багажную бирку.

Багаж неостребованный - багаж, который прибыл в аэропорт (пункт) назначения, указанный на багажной бирке, и не был получен пассажиром.

Багаж негабаритный – багаж, габариты одного места которого, в упакованном виде, превышают 203 см в сумме трех измерений.

Багаж незарегистрированный - багаж пассажира, находящийся во время перевозки в салоне воздушного судна с согласия перевозчика и удостоверяемый биркой «В кабину».

Багаж платный - часть массы багажа, которая превышает установленную перевозчиком норму бесплатного провоза багажа или требует обязательной оплаты независимо от указанной нормы.

Багаж транзитный - зарегистрированный багаж, который перевозится (должен быть перевезен) по линии одного перевозчика на двух или более участках данного рейса.

Багаж трансферный (межлинейный) - зарегистрированный багаж, который перевозится (должен быть перевезен) по линиям одного или более перевозчиков с перегрузкой из одного самолета в другой.

Багаж экипажа - багаж, который является собственностью операционного экипажа и для которого применяется иное оформление.

Багажная бирка - документ, выдаваемый перевозчиком для идентификации принятого к перевозке багажа; часть багажной бирки прикрепляется перевозчиком к каждому месту зарегистрированного багажа, другая часть бирки наклеивается на билет либо посадочный талон пассажира.

Багажная ведомость - документ, служащий для удостоверения приема и сдачи багажа между лицами, ответственными за сохранность зарегистрированного багажа, сданного пассажирами для перевозки авиационному предприятию.

Вес пустого самолета - вес самолета после его изготовления на заводе. Вес определяется взвешиванием и вписывается в формуляр самолета. Вес пустого самолета



складывается из веса планера, веса силовой установки, веса оборудования кабины экипажа, пассажирских салонов, бытовых и багажно-грузовых отсеков, пилотажно-навигационного оборудования, веса несгораемого остатка топлива и жидкости в гидросистемах.

Вес пустого снаряженного самолета - вес пустого самолета с основным и дополнительным снаряжением (съёмным оборудованием самолета). Вес пустого снаряженного самолета включает в себя вес пустого самолета, вес буфетно-кухонного оборудования и бортового питания, вес экипажа, вес багажа экипажа.

Вес самолета без топлива - суммарный вес самолета, подготовленного в рейс, с учетом коммерческой загрузки, но не заправленного топливом.

Весовые характеристики - это понятия, обозначения и определения массы самолета в целом и отдельных его составляющих, используемых в расчете коммерческой загрузки.

Взлетная центровка самолета - центровка самолета на старте при взлетной массе самолета и выпущенном шасси.

Взлетный вес самолета - вес самолета на старте.

Взрывчатое вещество - твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газов такой температуры, давления и скорости, что вызывает повреждения окружающих предметов. Пиротехнические вещества, даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым.

Внешняя упаковка - тара, используемая одним грузоотправителем с целью объединения одного или нескольких грузовых мест и образования единой обрабатываемой единицы для удобства обработки и хранения.

Вред - категории ущерба, предусмотренные действующим законодательством Российской Федерации, возникающие при воздушной перевозке багажа:

- повреждение - вред, при котором вследствие физических или химических изменений багаж обесценивается частично или полностью и не может быть использован заинтересованным лицом;

- недостача - вред, при котором вследствие пропажи некоторых предметов или вещей из багажа заинтересованное лицо терпит убытки;

- опоздание - неприбытие багажа или его части в аэропорт назначения в срок, предусмотренный в договоре или в разумный срок;

- утеря - неприбытие багажа или его части в аэропорт и признание перевозчиком факта утери.

Выравнивание потенциалов - это процесс соединения двух или более металлических объектов вместе проводящим тросом.

Груз - любое имущество или багаж, оформленный в качестве груза по авиагрузовой накладной, перевозимые на воздушном судне, кроме почты и иного или имущества перевозчика.

Груз бездокументный - груз, прибывший в аэропорт без авиагрузовой накладной и других необходимых документов, или груз, находящийся на складе и не имеющий документов.

Груз засланный - груз, который доставлен в другой аэропорт, а не в пункт назначения, указанный в авиагрузовой накладной или грузовом манифесте.

Груз найденный - груз, прибывший без документов рейсом, в грузовом манифесте которого он не отмечен, или груз, обнаруженный при проверке складских помещений.

Груз не востребовавшийся - груз, не полученный в течение 30 дней со дня, подтвержденного документами уведомления грузополучателя.

Груз негабаритный - груз, который по своим габаритам превышает погрузочные возможности данного типа воздушного судна.

Груз незагруженный - груз, отмеченный в грузовом манифесте данного рейса, но по каким-либо причинам оставшийся незагруженным в аэропорту отправления.



Груз объемный – груз, удельный объем которого превышает 0,006 куб.м. на 1 кг. веса брутто.

Груз опасный – изделия или вещества, которые при перевозке на воздушных судах способны создать значительную угрозу жизни и здоровью пассажиров, безопасности полета и сохранности имущества.

Груз особый (специальный) – груз, специфика или стоимость которого требуют особого внимания или обработки во время приемки, хранения, транспортировки, погрузки и разгрузки.

Груз ошибочно маркированный – груз, или часть груза, маркированный неправильно ярлыком отправки, к которой он не относится.

Груз ошибочно снятый – груз, который по каким-либо причинам снят в транзитном аэропорту, находящемся по маршруту следования рейса между пунктом загрузки и пунктом разгрузки.

Груз скоропортящийся – продукты растительного или животного происхождения, продукты их переработки, живые растения, рыбопосадочные материалы и другие грузы, требующие особых условий при хранении и транспортировке.

Груз транзитный – груз, который, согласно авиагрузовой накладной, далее перевозится тем же рейсом, которым он был доставлен в промежуточный аэропорт (пункт).

Груз трансферный – груз, который, согласно авиагрузовой накладной, доставляется в аэропорт (пункт) трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика.

Груз тяжеловесный – груз с массой отдельного места 80 кг и более на внутрироссийских авиалиниях или с массой 150 кг и более на международных авиалиниях.

Груз утраченный – груз, который не прибыл рейсом, в грузовом манифесте которого был отмечен.

Груз ценный – груз, который содержит следующие предметы:

- слитки золота (включая чистое и неочищенное золото в слитках), позолоченные слитки, золотые монеты и золото только в форме зерен, листьев, порошка, колодок, проволоки, прутьев, труб, колец, отливок; платиновые металлы (палладий, иридий, рутений, осмий, радий), платина; платиновые сплавы в форме зерен, колодок, прутьев, слитков, листьев, проволоки, тонкой металлической сетки, труб и лент; серебро (за исключением радиоактивных изотопов вышеуказанных металлов и сплавов, которые попадают под категорию опасных грузов);

- валюта в денежных знаках, дорожные чеки, ценные бумаги, акции, купоны и почтовые марки;

- алмазы (включая алмазы промышленного происхождения), рубины, изумруды, сапфиры, опал, жемчуг;

- ювелирные изделия и часы из золота, серебра, платины и/или с драгоценными или полудрагоценными камнями;

- изделия из золота, серебра, платины, кроме изделий, покрытых слоем этих металлов.

Грузовая отправка – одно или несколько мест груза, которые одновременно приняты перевозчиком от одного отправителя и следуют по одной грузовой накладной в адрес одного Грузополучателя.

Грузовая партия – груз, принятый к перевозке от одного отправителя в адрес одного или нескольких получателей по нескольким грузовым накладным.

Грузовое место – конечный продукт по упаковке груза, состоящий из упаковочного комплекта и его содержимого, подготовленного в воздушной перевозке.

Грузовой манифест – перевозочный документ, в котором отмечаются все грузовые и почтовые отправки, которые перевозятся по маршруту следования данного рейса.

Грузовой терминал – комплекс сооружений, предназначенных для обработки груза.



Грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, которое заключило с перевозчиком договор перевозки груза и наименование или фамилия которого указаны в авиагрузовой накладной в качестве стороны этого договора.

Грузополучатель – физическое или юридическое лицо, в адрес которого перевозится груз, указанный в авиагрузовой накладной.

Досмотр предполётный – проверка ручной клади, багажа, пассажиров (личный досмотр), воздушных судов, грузов, экипажей ВС, обслуживающего персонала, бортовых запасов с целью обнаружения веществ и предметов, запрещенных к перевозке (взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, отравляющих веществ, оружия, боеприпасов, наркотиков и пр.) на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Загрузка самолета - размещение (наличие) пассажиров в салонах, багажа, почты, груза, балласта в багажно - грузовых помещениях, балластной жидкости или топлива в баках самолета в соответствии с центrovочным графиком, схемой загрузки, сводно-загрузочной ведомостью.

Заземление (Статическое заземление) это процесс соединения одного или нескольких металлических объектов и проводников заземления с электродами заземления (электрическим путем к земле).

Заправка самолета - заполнение самолетных емкостей топливом, маслом, специальными жидкостями, газом и водой или наличие на самолете перечисленных компонентов в соответствии с заданием на полет.

Квитанция платного багажа - документ, удостоверяющий оплату перевозки багажа сверх нормы бесплатного провоза или предметов, перевозка которых подлежит обязательной оплате, а также удостоверяющий оплату сборов за объявленную ценность багажа.

Командир воздушного судна (КВС) - лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления ВС определенного типа.

Комплектация рейса - подбор документации, груза и оформление почтово-грузовой ведомости на определенный рейс.

Контейнер (средство пакегирования) - единица транспортного оборудования с приспособлениями, обеспечивающими механизированную установку и снятие ее с транспортных средств, многократно используемая на одном или на нескольких видах транспорта и предназначенная для перевозки багажа и груза.

Максимальный вес коммерческой загрузки - наибольшая коммерческая загрузка, ограниченная количеством пассажирских мест, вместимостью багажно-грузовых отсеков и прочностью элементов конструкции планера.

Максимальный взлетный вес самолета - наибольший вес самолета на старте, определяемый требованиями безопасности в условиях предстоящего взлета.

Максимальный посадочный вес самолета - наибольший вес самолета на посадке, определяемый требованиями безопасности в условиях предстоящей посадки.

Максимальный сертификационный вес самолета без топлива - максимальный вес пустого снаряженного самолета и загрузки без учета используемого топлива, ограниченный прочностью конструкции планера.

Маркировка – обозначение отдельных мест багажа, груза, а также средств пакегирования соответствующими ярлыками для их идентификации (текст, условные обозначения, рисунки).

Маршрут перевозки – указанные в билете в определенной последовательности аэропорты (пункты) отправления/трансфера/остановки и назначения.

Масса балласта – балансирующая масса, обеспечивающая полетную центровку самолета при отсутствии достаточной коммерческой загрузки.

Масса коммерческой загрузки - общая масса пассажиров, багажа, почты, груза.



Массовые характеристики самолета - это понятия, обозначения и определения массы самолета в целом и отдельных его составляющих; используемые в расчете коммерческой загрузки.

Международная ассоциация воздушного транспорта - ИАТА (IATA - International Air Transport Association) - неправительственная международная организация, разрабатывающая рекомендации по уровню, построению и правилам применения тарифов, единые общие условия перевозок, в том числе, стандарты обслуживания пассажиров, а также производящая взаиморасчеты между перевозчиками.

Международная организация гражданской авиации - ИКАО (ICAO - International Civil Aviation Organization) - межгосударственная международная организация (специализированное учреждение ООН), регулирующая вопросы деятельности гражданской авиации, включая вопросы использования воздушного пространства, безопасности полетов и пр., и разрабатывающая «Стандарты и рекомендуемую практику организации деятельности гражданской авиации».

Наземное обслуживание - обслуживание, необходимое для прибытия воздушного судна в аэропорт и его вылета из аэропорта, помимо обслуживания воздушного движения.

Неисправность перевозки - любые нарушения установленного на воздушном транспорте порядка работ (засылка багажа или груза, недостача по массе или количеству мест, повреждение, утрата, разъединение документов и груза, неправильное оформление перевозочных документов), которые повлекли или могли повлечь за собой вредные последствия.

Номер по списку ООН - четырехзначный номер, присвоенный Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов для обозначения вещества (изделия) или конкретной группы веществ (изделий).

Норма бесплатного провоза багажа - багаж, который может перевозиться пассажиром без доплаты к стоимости билета.

Обслуживающая организация - организация, имеющая договорные взаимоотношения с перевозчиком, которая уполномочена от имени и по поручению перевозчика осуществлять любые необходимые действия и оформлять документы в аэропорту в связи с прибытием, отправлением и оформлением ВС перевозчика, пассажиров, багажа, грузов, почты.

Опасные грузы (Dangerous Goods) - изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими инструкциями.

Оперативный розыск багажа - это принятие срочных оперативных мер по его розыску тем аэропортом, куда пассажир обратился с заявлением о неприбытии (неполучении) своего багажа.

Ответственный за центровку ВС - персонал, прошедший подготовку по центровке ВС с получением соответствующих сертификатов (диспетчера по центровке и загрузке ВС).

Охрана труда - система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия.

Паллета (поддон авиационный) (средство пакетирования) - единица транспортного оборудования с приспособлениями, обеспечивающими механизированную установку и снятие ее с транспортных средств, многократно используемая на одном или на нескольких видах транспорта, предназначенная для перевозки грузов.

Пассажир с ограниченными возможностями - любое лицо, чья способность передвигаться при пользовании транспортом ограничена в силу физических недостатков (функциональные нарушения органов чувств или движения), умственной отсталости,



возраста, заболевания или по любой другой причине, вызванной функциональными расстройствами, и чье положение требует особого внимания и адаптации к потребностям такого лица видов обслуживания, предоставляемых всем пассажирам.

Пассажир - любое лицо, за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки.

Пассажир транзитный - пассажир, который в соответствии с договором о воздушной перевозке перевозится далее тем же рейсом, которым он прибыл в промежуточный аэропорт.

Пассажир трансферный - пассажир, который в соответствии с договором о воздушной перевозке доставляется в пункт трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика.

Пассажирский билет и багажная квитанция - документы, удостоверяющие заключение договора и условия воздушной перевозки пассажира.

Перевозочные документы - документы (билет, багажная квитанция, грузовая накладная), удостоверяющие заключение договора воздушной перевозки пассажира, багажа, груза. Кроме того, под данным термином понимаются документы, необходимые для безопасного выполнения рейса (сводная загрузочная ведомость), инструкция по загрузке ВС, уведомление командиру воздушного судна о наличии на борту ВС опасных и других специальных грузов (NOTOC) и т.д.

Перевозчик - эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты на основании договоров воздушной перевозки.

Передаточная ведомость - перевозочный документ, свидетельствующий о передаче груза и сопроводительных документов одним перевозчиком другому в пункте трансферта, и используется при определении ответственности, которую несет каждый участвующий в перевозке груза перевозчик в случае причинения ущерба.

Повреждение багажа - приведение в период перевозки в негодное состояние багажа, вследствие чего он не может быть полностью использован по своему первоначальному назначению (потерял свою ценность).

Повреждение груза, почты - приведение в период перевозки в негодное состояние груза или почты, вследствие чего они не могут быть полностью использованы по своему первоначальному назначению (потеряли свою ценность).

Полетная центровка самолета - центровка самолета в данный момент полета при убранном шасси.

Посадка (в воздушное судно) - вступление лиц на борт воздушного судна с целью совершения полета, за исключением членов экипажа и пассажиров, которые были взяты на борт на предыдущем этапе данного прямого рейса.

Предельная коммерческая загрузка - наибольшая коммерческая загрузка, определяемая требованиями безопасности полета.

Предельная масса коммерческой загрузки - наибольшая коммерческая загрузка, определяемая требованиями безопасности полета в ожидаемых условиях предстоящего рейса.

Предельно допустимая центровка самолета на земле - предельно заднее значение центровки, исключая опрокидывание самолета на хвост на земле.

Претензия - заявленное авиационному предприятию требование клиентуры гражданской авиации о возмещении вреда, возникшего вследствие воздушной перевозки.

Производственная деятельность - совокупность действий работников с применением средств труда, необходимых для превращения ресурсов в готовую продукцию, включающих в себя производство и переработку различных видов сырья, строительство, оказание различных видов услуг.



Расчет коммерческой загрузки - это определения предельной и фактической коммерческой загрузки и такого ее размещения, при котором центр тяжести самолета находится в диапазоне допустимых полетных центровок и обеспечивает безопасность полета и устойчивость на земле.

Регулярный рейс - рейс воздушного судна, выполняемый по маршруту в соответствии с установленным расписанием.

Рейс - полет воздушного судна по расписанию или вне расписания, выполняемый от начального до конечного пункта маршрута.

Рекомендуемая центровка самолета - центровка, способствующая наибольшей экономической эффективности полета.

Ручная кладь - личные вещи пассажира, перевозимые пассажиром в салоне ВС (незарегистрированный багаж).

Сводно-загрузочная ведомость (LoadSheet) - один из основных полетных документов, включает информацию о коммерческой загрузке и данные обеспечения безопасности полета по массе и центровке самолета.

Секция багажно-грузового отсека - часть багажно-грузового отсека ВС, входящая в состав зоны багажно-грузового отсека и предназначенная для размещения статической загрузки.

Сквозная регистрация - регистрация трансферных пассажиров в аэропорту начального вылета по всему маршруту перевозки.

Средство пакетирования (ULD) - тара, в которую загружен багаж или груз и которая затем загружается в ВС в виде целого блока, такого как паллета (поддон), контейнер.

Статическая загрузка - груз, почта, багаж, балласт, служебный груз и оборудование, размещенные в багажно-грузовых отсеках, но не включенные в массу пустого снаряженного самолета.

Схема загрузки - официальный рабочий документ, в котором по данным центровочного графика зафиксировано требуемое размещение багажа, почты и грузов в багажно-грузовом помещении самолета.

Тариф - утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая перевозчиком за перевозку одного пассажира, либо за перевозку единицы массы или объема багажа или груза от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту.

Топливо на рейс - вес топлива, необходимого для выполнения рейса.

Тяжеловесный багаж - багаж, вес одного места которого, превышает 32 кг.

Упаковочный комплект - емкости и любые другие компоненты или материалы, которые необходимы для обеспечения функции емкости по удержанию содержимого и соответствия требованиям по упаковыванию.

Условия труда - совокупность факторов производственной среды и трудового процесса, оказывающих влияние на работоспособность и здоровье работника.

Фактическая загрузка - общий вес пассажиров, багажа, почты, груза и ручной клади, а также служебного груза и балласта и т.д. на рейсе.

Центр тяжести самолета - точка приложения общей силы тяжести самолета.

Центровка опрокидывания самолета на хвост - нейтральная центровка самолета, при которой возможно опрокидывание самолета на хвост на земле.

Центровка пустого самолета - центровка, полученная по результатам взвешивания самолета после его изготовления или ремонта на заводе, зафиксированная в формуляре самолета.

Центровка пустого снаряженного самолета - центровка пустого самолета с основным и дополнительным снаряжением.

Центровка самолета - такое размещение коммерческой загрузки на самолете, при котором обеспечивается безопасность на всех режимах полета. Основой центровочных



характеристик является центровка самолета, которая определяет местоположение центра тяжести самолета.

Центровка самолета без топлива - центровка самолета, подготовленного в рейс, но не заправленного топливом

Центровочный график - официальный рабочий документ, в котором зафиксированы данные рейса, расчет предельной коммерческой загрузки, распределение фактической загрузки в соответствии с заданным диапазоном предельно допустимых полетных центровок самолета и полученные при этом взлетно-посадочные массы и центровки.

Чартерный рейс – рейс воздушного судна, выполняемый вне расписания по договору фрахтования воздушного судна.

Экипаж воздушного судна - состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников).

Эксплуатационная безопасность - многоуровневая система безопасности, в которую включены все направления деятельности: выполнение полётов, управление производством, поддержание лётной годности, работы в пассажирской кабине, наземное обслуживание и защита от актов незаконного вмешательства.



1. ЦЕЛЬ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1. Требования настоящего руководства распространяются на работников Акционерного общества «ЧукотАВИА» (далее по тексту АО «ЧукотАВИА» или Организация), филиалов Организации, представителей Организации, обслуживающих организаций, выполняющих функции по наземному обслуживанию ВС.

1.2. Настоящий документ применяется для обслуживания воздушных судов АО «ЧукотАВИА»: Ан-24, Ан-26, Ми-8, ДНС-6.

1.3. В настоящем Руководстве описываются основные требования к наземному обслуживанию и следующие процедуры по наземному обслуживанию воздушных судов (далее по тексту ВС):

- обслуживание пассажиров;
- обработка багажа;
- обработка грузов;
- обслуживание на перроне;
- заправка ВС топливом;
- центровка и загрузка ВС;
- опасные грузы.

1.4. Процедура противообледенительной обработки ВС, а также основные требования к противообледенительной обработке ВС описаны в документе Руководство по защите ВС от обледенения на земле, и не являются частью настоящего Руководства.



2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Общие положения.

2.1.1. Система управления в АО «ЧукотАВИА» внедрена на всех уровнях и функционирует с учетом согласованности и единства целей корпоративного управления и управления на оперативном уровне и обеспечивает:

- соответствие международным стандартам и нормативным требованиям;
- разработку и внедрение в Организации систем, программ, процедур и планов, способствующих повышению эффективности и безопасности работы;
- осуществление всех видов деятельности в соответствии с применяемыми нормами и требованиями Организации;
- осуществление контроля и надзора в части наземного обслуживания.

2.1.2. Разработана система менеджмента качества.

2.1.3. Разработаны и поддерживаются в рабочем состоянии локальные нормативные документы по процессам производственной деятельности.

2.1.4 В АО «ЧукотАВИА» разработаны собственные стандартные процедуры наземного обслуживания ВС (Глава 13 данного Руководства по наземному обслуживанию).

Данные стандартные процедуры рассматриваются сторонними поставщиками услуг на предмет их соответствия перед заключением договора на наземное обслуживание. В случае выявления существенных несоответствий за основу при наземном обслуживании принимаются стандартные процедуры АО «ЧукотАВИА».

2.1.5. АО «ЧукотАВИА» проводит политику, направленную на:

- а) постоянное совершенствование и развитие корпоративной культуры и производственной деятельности;
- б) обеспечение необходимого уровня авиационной безопасности;
- в) безопасности полетов;
- г) пунктуальности выполнения рейсов путем стандартизации;
- д) планирование и постоянный мониторинг технологических процессов.

2.1.6. Обеспечение качества услуг является главной и стратегической задачей деятельности АО «ЧукотАВИА».

Для достижения этой стратегической задачи осуществляется:

- а) создание комфортных условий для пассажиров;
- б) создание благоприятных условий для партнеров;
- в) создание системы управления, обеспечивающей целостность взаимосвязей высшего руководства и структурных подразделений Организации;
- г) обеспечение необходимыми ресурсами для деятельности в соответствии с требованиями внутренних документов АО «ЧукотАВИА», требованиями государственных и международных нормативных и законодательных актов;

2.1.7. АО «ЧукотАВИА» проводит политику, направленную на обеспечение безопасности и сохранения здоровья работников структурных подразделений в процессе производственной деятельности, которая принимает во внимание:

- а) подверженность производственному риску;
- б) техническое обслуживание оборудования;
- в) уровень подготовки и соответствие профессиональным требованиям сотрудников;
- г) непрерывное совершенствование технологических процессов и процедур.



2.3. Обязанности руководства.

2.3.1. Одной из основных целей руководства АО «ЧукотАВИА» является ориентация на потребителей, персонал Организации, поставщиков, партнеров, на деятельность которых наши услуги оказывают влияние.

2.3.1.1. Для удовлетворения потребностей и ожиданий заинтересованных сторон руководство Организации:

- а) определяет потребности и ожидания заинтересованных сторон;
- б) устанавливает основные характеристики услуг;
- в) определяет финансовые и другие результаты, отвечающие установленным потребностям ожидания;
- г) учитывает потенциальные выгоды для Организации от установления партнерства с поставщиками.

2.3.2. Генеральный директор АО «ЧукотАВИА» несет ответственность за финансовое обеспечение поддержания в рабочем состоянии инфраструктуры и управления факторами производственной среды, обеспечение выполнения работ в управляемых условиях, обучение и повышение квалификации персонала.

2.3.3. Руководители структурных подразделений определяют и выявляют опасности и риски, которые подлежат постоянной оценке при организации и выполнении производственной деятельности структурного подразделения.

Основная задача идентификации опасностей заключается в выявлении и учете всех возможных опасностей, присущих конкретному подразделению, которые могут проявиться в процессе производственной деятельности и стать причиной внезапного ухудшения здоровья, острого заболевания и несчастных случаев на производстве.

2.3.4. Функции, обязанности и направления ответственности за безопасность в АО «ЧукотАВИА» определяются в положениях о подразделениях и должностных инструкциях работников.

2.4. Квалификационные требования и ответственность.

2.4.1. Руководители подразделений, осуществляющих контроль за проведением наземного обслуживания, несут полную ответственность за деятельность соответствующих функциональных подразделений и отчитываются за них перед вышестоящим руководством.

Компетенция кандидата на должность руководителя любой эксплуатационной службы должна определяться с учетом функциональных полномочий и ответственностей, закрепленных за конкретной должностью, а также с учетом полной оценки профессионально-личностных качеств кандидата:

- надлежащий профессиональный уровень, приобретенный путем профессионального образования и / или практического опыта;
- надлежащий уровень подготовки;
- опыт, приобретенный в процессе работы на аналогичных или смежных должностях;
- доказанная на деле способность эффективно решать вопросы и выполнять поставленные задачи, а также заинтересованность и желание принимать на себя все полномочия и ответственности, закрепленные за соответствующей должностью.

2.4.2. Руководитель каждой эксплуатационной службы отвечает за разработку политики и принятие финансовых решений на уровне своего структурного подразделения, обеспечение достаточных ресурсов, решение вопросов безопасности и качества, и в случае необходимости, принятие соответствующих мер по обеспечению жизнеспособности и эффективности компании в целом.

Обязанностью руководителя каждой эксплуатационной службы, равно как и персонала компании в целом, является недопущение или устранение всех несоответствий в области качества и безопасности.



2.4.3. На каждую эксплуатационную службу возлагается выполнение следующих обязанностей и соблюдение следующих требований:

- анализ несоответствий;
- определение первопричин значительных несоответствий;
- оценка необходимости в мерах, направленных на недопущение несоответствий в будущем;
- определение и принятие необходимых мер в согласованные сроки;
- определение лица (лиц), ответственных за своевременное принятие мер;
- отслеживание результатов принятых мер;
- выявление и устранение фактов нарушений нормативных требований.

2.4.4. Руководители структурных подразделений находятся в прямом подчинении руководителей эксплуатационных служб и отвечают за текущий контроль всей выполняемой работы по всем направлениям, связанным с качеством и безопасностью, обеспечивая соблюдение всех нормативных требований, организационных стандартов и локальных производственных процессов. Данная деятельность включает корректирующие и предупредительные меры, принимаемые в ответ на несоответствия, выявленные в процессе проверок качества, расследований фактов нарушения требований безопасности, а также путем иных механизмов внутренней отчетности.

2.5. Сторонние поставщики услуг.

АО «ЧукотАВИА» осуществляет некоторые виды деятельности (включая деятельность по наземному обслуживанию ВС) на подрядной основе, привлекая сторонних поставщиков соответствующих услуг. Отношения с поставщиками услуг регулируются договорами о предоставлении услуг, охватывающими все аспекты деятельности внешних поставщиков услуг и содержащими измеряемые параметры, которые могут контролироваться АО «ЧукотАВИА» с целью обеспечения выполнения подрядными организациями требований, связанных с вопросами авиационной и эксплуатационной безопасности.

В АО «ЧукотАВИА» ответственным за осуществление системы управления наземным обслуживанием и обеспечение безопасности наземного обслуживания назначен заместитель генерального директора по аэропортовому обеспечению, по земельным и имущественным отношениям АО «ЧукотАВИА».

2.6. Делегирование служебных обязанностей.

2.6.1. Служебные обязанности в рамках сферы задач могут передаваться от одного ответственного лица другому. Эта процедура распространяется на обязанности или реализацию обязанностей, но подлинная ответственность не может быть передана.

Порядок делегирования обязанностей описан в соответствующих должностных инструкциях.

2.6.2. В случае своего отсутствия, руководители эксплуатационных служб, начальники или руководители группы должны делегировать свои обязанности, предусмотренные соответствующими должностными инструкциями, в следующем порядке:

- необходимо удостовериться в том, что лицо, которому делегируются обязанности, осведомлено обо всех проблемах, по которым может возникнуть необходимость в принятии решений. Кроме того, необходимо убедиться в том, что данное лицо имеет возможность физически присутствовать для выполнения возложенных на него обязанностей в течение всего времени отсутствия руководителя;
- необходимо поставить в известность руководителей служб, сообщив продолжительность отсутствия и имя лица, которому делегируются обязанности (включая его контактные данные).
- если назначенный представитель не уполномочен выполнять все возложенные на него задачи (например, подписывать и утверждать счета), то руководителям служб необходимо сообщить о том, кто именно будет выполнять подобные обязанности.



2.6.3. При переложении служебных обязанностей на уполномоченного сотрудника отдела, ответственность остается на лице переключивающим свои обязанности.



3. ОХРАНА ТРУДА, ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ И АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

3.1. В АО «ЧукотАВИА» является обязательным обучение охране труда работников различных категорий, проверка знаний требований охраны труда и проведение инструктажей по охране труда в структурных подразделениях, которые осуществляются с целью совершенствования системы, направленной на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

3.2. Требования охраны труда и промышленной безопасности, ответственность за соблюдение.

3.2.1. Обеспечение персонала безопасными условиями охраны труда на рабочем месте возложена на руководителя Организации.

3.2.2. В каждом структурном подразделении Приказом Генерального директора назначено лицо, ответственное за охрану труда.

3.2.3. К обязательным требованиям охраны труда в Организации относятся:

- обеспечение безопасности работников при эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов, а также применяемых в производстве инструментов, сырья и материалов;

- создание и функционирование системы управления охраной труда;

- применение средств индивидуальной и коллективной защиты работников, прошедших обязательную сертификацию или декларирование соответствия в установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании порядке;

- соответствующие требованиям охраны труда условия труда на каждом рабочем месте;

- режим труда и отдыха работников в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права;

- приобретение и выдачу за счет средств Организации специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, смывающих и обезвреживающих средств, прошедших обязательную сертификацию или декларирование соответствия в установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании порядке, в соответствии с установленными нормами работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением;

- обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, проведение инструктажа по охране труда, стажировки на рабочем месте и проверки знания требований охраны труда;

- недопущение к работе лиц, не прошедших в установленном порядке обучение и инструктаж по охране труда, стажировку и проверку знаний требований охраны труда;

- организация контроля за состоянием условий труда на рабочих местах, а также за правильностью применения работниками средств индивидуальной и коллективной защиты;

- проведение специальной оценки условий труда в соответствии с законодательством о специальной оценке условий труда;

- в случаях, предусмотренных трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, организация и проведение за счет собственных средств обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров, других обязательных медицинских осмотров, обязательных психиатрических освидетельствований работников, внеочередных медицинских осмотров, обязательных психиатрических освидетельствований работников по их просьбам в соответствии с медицинскими



рекомендациями с сохранением за ними места работы (должности) и среднего заработка на время прохождения указанных медицинских осмотров, обязательных психиатрических освидетельствований;

- недопущение работников к исполнению ими трудовых обязанностей без прохождения обязательных медицинских осмотров, обязательных психиатрических освидетельствований, а также в случае медицинских противопоказаний;

- информирование работников об условиях и охране труда на рабочих местах, о риске повреждения здоровья, предоставляемых им гарантиях, полагающихся им компенсациях и средствах индивидуальной защиты;

- принятие мер по предотвращению аварийных ситуаций, сохранению жизни и здоровья работников при возникновении таких ситуаций, в том числе по оказанию пострадавшим первой помощи;

- расследование и учет в установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации порядке несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

- санитарно-бытовое обслуживание и медицинское обеспечение работников в соответствии с требованиями охраны труда, а также доставку работников, заболевших на рабочем месте, в медицинскую организацию в случае необходимости оказания им неотложной медицинской помощи;

- беспрепятственный допуск должностных лиц федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, других федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственный контроль (надзор) в установленной сфере деятельности, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области охраны труда, органов Фонда социального страхования Российской Федерации, а также представителей органов общественного контроля в целях проведения проверок условий и охраны труда и расследования несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

- выполнение предписаний должностных лиц федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, других федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих государственный контроль (надзор) в установленной сфере деятельности, и рассмотрение представлений органов общественного контроля в установленные Трудовым Кодексом, иными федеральными законами сроки;

- обязательное социальное страхование работников от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

- ознакомление работников с требованиями охраны труда;

- разработка и утверждение правил и инструкций по охране труда для работников с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации;

- наличие комплекта нормативных правовых актов, содержащих требования охраны труда в соответствии со спецификой своей деятельности.

3.2.4. Персонал АО «ЧукотАВИА» обязан:

- соблюдать требования охраны труда;

- правильно применять средства индивидуальной и коллективной защиты;

- проходить обучение безопасным методам и приемам выполнения работ и оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, инструктаж по охране труда, стажировку на рабочем месте, проверку знаний требований охраны труда;

- немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о



проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления);

- проходить обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, другие обязательные медицинские осмотры, а также проходить внеочередные медицинские осмотры по направлению работодателя в случаях, предусмотренных Трудовым Кодексом и иными федеральными законами.

3.2.5. Нарушение требований охраны труда в Организации влечет за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством: административная, уголовная, дисциплинарная (замечание, выговор, увольнение), материальная.

3.3. Проверка знаний требований охраны труда. Аттестация персонала на знание требований охраны труда и промышленной безопасности и допуск к работам повышенной опасности.

3.3.1. Периодическая проверка знаний работников по профессиям, к которым предъявляются дополнительные требования безопасности, проводится не реже 1 раза в год.

3.3.2. Руководители и специалисты Организации проходят очередную проверку знаний требований охраны труда не реже одного раза в три года.

3.3.3. Внеочередная проверка знаний, требований охраны труда работников Организации независимо от срока проведения предыдущей проверки проводится:

- при введении новых или внесении изменений и дополнений в действующие законодательные и иные нормативные правовые акты, содержащие требования охраны труда. При этом осуществляется проверка знаний только этих законодательных и нормативных правовых актов;

- при вводе в эксплуатацию нового оборудования и изменениях технологических процессов, требующих дополнительных знаний по охране труда работников. В этом случае осуществляется проверка знаний требований охраны труда, связанных с соответствующими изменениями;

- при назначении или переводе работников на другую работу, если новые обязанности требуют дополнительных знаний по охране труда (до начала исполнения ими своих должностных обязанностей);

- по требованию должностных лиц федеральной инспекции труда, других органов государственного надзора и контроля, а также федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области охраны труда, органов местного самоуправления, а также работодателя (или уполномоченного им лица) при установлении нарушений требований охраны труда и недостаточных знаний требований безопасности и охраны труда;

- после происшедших аварий и несчастных случаев, а также при выявлении неоднократных нарушений работниками организации требований нормативных правовых актов по охране труда;

- при перерыве в работе в данной должности более одного года.

3.3.4. Для проведения проверки знаний, требований охраны труда работников в АО «ЧукотАВИА» создана комиссия по проверке знаний требований охраны труда, прошедших обучение по охране труда и проверку знаний требований охраны труда в установленном порядке.

3.3.5. Комиссия по проверке знаний требований охраны труда состоит из председателя, заместителя председателя, и членов комиссии.

3.3.6. Проверка знаний требований охраны труда работников, в том числе руководителей, проводится в соответствии с нормативными правовыми актами по охране труда, обеспечение и соблюдение требований которых входят в их обязанности с учетом их должностных обязанностей, характера производственной деятельности.

3.3.7. Результаты проверки знаний, требований охраны труда работников Организации оформляются протоколом.



3.3.8. Работнику, успешно прошедшему проверку знаний требований охраны труда, выдается удостоверение за подписью председателя комиссии по проверке знаний требований охраны труда, заверенное печатью организации, проводившей обучение по охране труда и проверку знаний требований охраны труда.

3.3.9. Работник, не прошедший проверку знаний требований охраны труда при обучении, обязан после этого пройти повторную проверку знаний в срок не позднее одного месяца.

3.4. В АО «ЧукотАВИА» разработан «План действия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера АО «ЧукотАВИА» в котором описана система информирования, позволяющая всем работникам сообщать об угрозах, опасных факторах и несоответствиях, негативно влияющих на качество обслуживания, безопасность полетов.

Настоящий план определяет порядок действия служб АО «ЧукотАВИА», сил и средств взаимодействующих организаций, при совершении или попытке совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и других чрезвычайных ситуаций на ВС. План определяет структуру, состав сил и средств, привлекаемых к проведению мероприятий по обеспечению авиационной безопасности.

План является служебным документом, требования которого обязательны для исполнения всеми службами и сотрудниками Организации. Он предусматривает командные, связные и координирующие функции, необходимые для его выполнения.

План является обязательным документом для взаимодействующих организаций при ликвидации последствий совершения или попытке совершения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

3.5. В АО «ЧукотАВИА» разработана «Программа авиационной безопасности эксплуатанта ВС Акционерного общества «ЧукотАВИА».

Главной целью данной программы является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и персонала Организации, регулярность и эффективность полетов ВС, путем осуществления комплекса мер по защите деятельности Организации от актов незаконного вмешательства в соответствии с требованиями Норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

Для достижения этих целей Программа включает в себя:

- требования, нацеленные на реализацию Стандартов и Рекомендуемой практики руководящей документации в области авиационной безопасности;
- стандартизированные меры авиационной безопасности для летных и кабинных экипажей ВС, к авиационному, неавиационному персоналу Организации и поставщиков услуг по авиационной безопасности;
- дополнительные меры безопасности в периоды повышенной угрозы безопасности.

Программа авиационной безопасности устанавливает нормы эффективной деятельности, за счет начальной подготовки, текущей учебы и переподготовки, по авиационной безопасности членов экипажа ВС, авиAPERсонала и работников Организации.



4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

4.1. Общие положения.

Одним из процессов достижения производственных целей Организации является процесс обеспечения безопасности полетов. Система управления безопасностью полетов представляет собой системный подход к управлению безопасностью, включая организационную структуру, сферу ответственности, политику и процедуры направленные на ее осуществление.

Основными аспектами системы являются:

- ориентированная на безопасность полетов системная деятельность, в соответствии с предварительно составленным планом и применяемая в Организации на постоянной основе;

- упреждающий подход к определению опасностей, управлению факторами риска и их исключение.

Система по обеспечению безопасности полетов является скоординированным набором процедур эффективного управления безопасностью производства полетов. Высшее руководство Организации устанавливает требования и стандарты безопасности. Генеральный директор и его заместители должны:

- определять стандарты Организации;
- гарантировать, что весь персонал ознакомлен со стандартами и выполняет их;
- обеспечивать работу системы контроля выполнения стандартов, определения отклонений от них, докладов и корректирующих действий.

Окончательная ответственность за обеспечение безопасности производства полетов возлагается на Генерального директора и его заместителей по направлению.

Независимо от объема, сложности или типа действий, высший управленческий аппарат определяет культуру безопасности Организации.

4.2. Политика АО «ЧукотАВИА» в области обеспечения безопасности полетов.

Безопасности полетов всегда уделялось и уделяется первостепенное значение.

АО «ЧукотАВИА» разрабатывает, внедряет и улучшает стратегию руководства, систему управления с тем, чтобы быть уверенным в том, что вся деятельность Организации отвечает высокому уровню показателей безопасности полетов.

Настоящие обязательства заключаются в следующем:

1) Система управления безопасностью полетов.

Создание структуры по безопасности полетов с целью разработки и внедрения системы управления безопасностью полетов и обеспечение эффективного функционирования системы в качестве составляющей деятельности Организации.

2) Культура производства.

Создание и внедрение культуры производства, которая признает важность и ценность управления безопасностью полетов и ставит ее на первое место.

3) Обязательства по обеспечению безопасности полетов.

Четкое распределение обязанностей и ответственности всех сотрудников по разработке и разъяснению стратегии и показателей в области обеспечения безопасности полетов. Обеспечение того, чтобы весь персонал, которому предоставлялась соответствующая информация и обучение, владел проблемами безопасности полетов, а выполняемые ими должностные обязанности соответствовали их профессиональным навыкам.

4) Управление рисками.

Сведение к минимуму рисков при производстве полетов до возможно наиболее низкого уровня с установлением оценки показателей безопасности полетов и их сверкой с реальными целями и/или задачами.



5) Применимость.

Обеспечение того, чтобы каждый, кто «работает в Организации», «работает с Организацией или взаимодействует с Организацией», удовлетворял соответствующим стандартам Системы управления безопасностью полетов АО «ЧукотАВИА».

6) Распределение ресурсов.

Обеспечение наличием квалифицированного и обученного персонала, способного реализовывать политику в области безопасности полетов и улучшать достигнутые показатели.

7) Проведение проверок за обеспечением безопасности полетов.

Проведение внутренних и внешних проверок организации безопасности полетов для убеждения в принятии необходимых мер по устранению недостатков.

В АО «ЧукотАВИА» используются следующие принципы безопасности полетов:

- гарантия безопасных условий полета является ключевым фактором успешной эксплуатации лётно-технического комплекса АО «ЧукотАВИА»;

- в ежедневной деятельности преобладает принцип «безопасность прежде всего».

Все решения, касающиеся безопасности полетов, принимаются с учетом внешних коммерческих факторов;

- начальник инспекции по безопасности полетов поддерживает и контролирует ответственность в сфере планирования полетов в соответствии с требованиями системы управления безопасностью полетов. Он несет ответственность за дальнейшую разработку этой системы;

- каждодневная деятельность по обеспечению безопасности полетов дополняется подготовкой и обучением требованиям по безопасности полетов;

- поддерживается открытая культура производства, обеспечивающая приобретение опыта, связанного с теми или иными авиационными событиями.

4.3. Обязательства и ответственность руководства.

Ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов взаимосвязаны.

С целью обеспечения безопасности выполнения полетов и работ, руководство АО «ЧукотАВИА» уделяет большое внимание обеспечению производства необходимыми ресурсами и дополнительному обучению персонала. Бизнес-планом предусматривается выделение средств для выполнения годовой производственной программы. На основе этой программы формируются цели и задачи служб, отделов и подразделений. В течение года выполнение программы дополнительно оценивается и при необходимости корректируется. Любые недостатки в компетенции персонала ликвидируются путем дополнительного обучения сотрудников в учебных центрах. Существуют должностные инструкции и квалификационные требования по каждой должности, а также программы поддержания и повышения квалификации.

4.3.1. Ресурсы.

Предоставляемые руководством ресурсы включают обеспечение квалифицированным персоналом, производственными помещениями и вспомогательным персоналом. В случаях, если выделенных ресурсов оказывается недостаточно для обеспечения производственной программы, программа должна быть скорректирована, либо должны быть изысканы дополнительные ресурсы для ее поддержки.

Руководители несут ответственность за то, чтобы их подчиненные обладали соответствующими ресурсами, получали подготовку, приобретали опыт и т.п., необходимые для успешного выполнения своих должностных обязанностей.



5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАЧЕСТВА

5.1. Основной целью политики в области качества АО «ЧукотАВИА» является поддержание конкурентоспособности Организации на рынке воздушных перевозок и работ при надежном обеспечении безопасности полетов, высокой культуре обслуживания пассажиров и заказчиков грузоперевозок, с учетом рационального использования имеющихся ресурсов и парка ВС (Руководство по качеству АО «ЧукотАВИА»).

5.2. Задачами Организации в области качества являются:

- снижение непроизводительных затрат и потерь, а также себестоимости авиaperевозок, работ и услуг за счет реализации Программы качества и планируемых мероприятий по обеспечению безопасности полетов, рационализации производственной деятельности, наиболее полного удовлетворения потребностей потребителей и спроса на авиационные перевозки, работы и услуги;
- внедрение новейших технологий авиационного производства и реализации требований заданных рабочих стандартов в области летной эксплуатации;
- совершенствование организации взаимодействия с потребителями (заказчиками) авиационных услуг, предоставляемых Организацией;
- организация взаимовыгодных отношений с поставщиками услуг;
- постоянное повышение профессионального уровня работников Организации;
- улучшение социальных условий и условий труда для сотрудников Организации;
- обеспечение минимального отрицательного воздействия на окружающую среду при эксплуатации ВС Организации.

5.3. Основными направлениями подготовки персонала в области качества являются:

- подготовка руководящего состава Организации;
- подготовка летного состава и бортипроводников;
- подготовка инженерно-технического персонала;
- подготовка специалистов по системе менеджмента качества.

Виды подготовки в области качества включают:

- первоначальную подготовку в области качества;
- повышение квалификации;
- подготовку в службах и подразделениях Организации;
- самоподготовку.



6. ПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

6.1. Первоначальная подготовка и повышение квалификации персонала по наземному обслуживанию, руководящего состава и специалистов, осуществляющих непосредственный контроль за наземным обслуживанием, проводится в АО «ЧукотАВИА» в соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих деятельность гражданской авиации, рекомендациями ИАТА.

6.2. Персонал, выполняющий обязанности по наземному обслуживанию, прежде чем приступить к работе на производстве проходит вводный курс подготовки.

6.3. Обязательная подготовка персонала, осуществляющего наземное обслуживание, включает:

- вводную подготовку вновь принятых сотрудников для получения допуска к самостоятельной работе в объеме, необходимом для выполнения конкретных видов работ в каждом структурном подразделении;

- текущую подготовку сотрудников для восстановления, закрепления, обновления и получения дополнительных профессиональных общих и специальных теоретических знаний в объеме, необходимом для выполнения конкретных видов работ в каждом структурном подразделении;

- повышение квалификации в учебных центрах по утвержденным программам.

6.4. Реализация программы повышения квалификации направлена на совершенствование и/или получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и/или повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации. Содержание подобной программы охватывает:

- общую/базовую подготовку по специализации;
- профильную подготовку по специализации;
- подготовку по перевозке опасных грузов;
- подготовку по безопасности полетов;
- подготовку по авиационной безопасности;
- подготовку по вождению спецавтотранспорта (в зависимости от специализации);
- подготовку по эксплуатации средств наземного оборудования (в зависимости от специализации);

6.5. В целях поддержания функциональной оперативности, а также своевременного учета текущих нормативных и производственных изменений проводится периодический пересмотр и обновление программ подготовки, основанный на анализе следующих документов:

- новых или измененных нормативных документов Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, являющихся уполномоченными органами в области воздушного транспорта;

- стандартов ИАТА и ИКАО по наземному обслуживанию;

- приказов, распоряжений, указаний руководства АО «ЧукотАВИА».

6.6. Освоение профессиональных образовательных программ подготовки персонала, осуществляющего наземное обслуживание, завершается итоговой аттестацией обучающихся в форме письменного или устного экзамена или зачета по производственной практике.

6.7. Лицам, успешно освоившим соответствующую дополнительную профессиональную программу и прошедшим итоговую аттестацию, выдаются документы о квалификации (удостоверение о краткосрочном повышении квалификации и/или диплом о профессиональной переподготовке).

6.8. Лицам, не прошедшим итоговой аттестации или получившим на итоговой аттестации неудовлетворительные результаты, а также лицам, освоившим часть



дополнительной профессиональной программы, выдается справка об обучении или о периоде обучения.

6.9. За допуск к работе по наземному обслуживанию обученного персонала несет ответственность руководитель структурного подразделения.

6.10. В программы подготовки персонала, осуществляющего наземное обслуживание включены элементы эксплуатационной безопасности:

- правила и положения об эксплуатационной безопасности;
- охрана труда/ человеческий фактор;
- происшествия и инциденты;
- средства индивидуальной защиты;
- риски на рабочем месте;
- безопасная эксплуатация оборудования;
- служебные действия;
- действия в аварийных ситуациях;
- спецодежда со светоотражающими элементами и спецобувь;
- ношение электронных пропусков.

6.11. Персонал внешних поставщиков услуг по наземному обслуживанию должен быть обучен по программам подготовки, аналогичным программам подготовки АО «ЧукотАВИА».

6.12. При заключении соглашений с внешними поставщиками услуг по наземному обслуживанию АО «ЧукотАВИА» требует наличия у них программ подготовки, включая хранение записей о пройденной подготовке.

6.13. Программы должны пересматриваться в соответствии с поступающими изменениями и дополнениями и переутверждаться по мере необходимости.

6.14. Весь персонал по наземному обслуживанию, работающий в контролируемой зоне аэропорта, обязан, в соответствии со своими должностными функциями, проходить подготовку в области обеспечения безопасности в контролируемой зоне аэропорта, по следующим направлениям:

- принципы обеспечения безопасности;
- нормативные требования в области обеспечения безопасности;
- человеческий фактор;
- маркировочные, опознавательные и прочие знаки, используемые в контролируемой зоне аэропорта;
- чрезвычайные ситуации;
- предупреждение повреждения ВС посторонними предметами;
- индивидуальная защита;
- авиационные происшествия, инциденты, опасные сближения.

6.15. В зависимости от своих должностных функций, персонал, задействованный в области наземного обслуживания ВС Организации, обязан проходить подготовку в следующих предметных областях:

- обеспечение безопасности в контролируемой зоне аэропорта;
- нормативные требования по авиационной безопасности;
- порядок предоставления отчетов по несоответствиям/происшествиям/инцидентам;
- ручная обработка грузов;
- обеспечение безопасности во время заправки ВС топливом;
- принципы загрузки ВС;
- обработка грузов, требующих особого внимания;
- проблемы несовместимости, возникающие при загрузке ВС;
- выявление и устранение неисправностей бортового погрузочного оборудования;
- последствия повреждения, протечки, просыпки или разлива содержимого упаковки грузов;



- размещение и эксплуатация погрузочно-разгрузочного оборудования и средств наземного обеспечения (далее по тексту СНО);
- уведомление КВС о перевозимых грузах (NOTOC);
- порядок посадки/высадки пассажиров;
- стандарты в области очистки внешних поверхностей ВС и уборки салонов, обслуживания туалетных систем, заправки пресной водой;
- процедуры, связанные с движением ВС;
- обучение в области человеческого фактора.

6.16. В зависимости от своих должностных функций, персонал, задействованный в обслуживании пассажиров, обязан проходить подготовку в следующих предметных областях:

- организация наземного обеспечения перевозок;
- начальная ознакомительная подготовка (общие положения, нормативно-правовая база);
- обучение в области человеческого фактора;
- подготовка в области обеспечения эксплуатационной и авиационной безопасности;
- обслуживание пассажиров;
- тарифы на авиаперевозки;
- система регистрации - полный курс обучения;
- бронирование авиаперевозок;
- обеспечение безопасности в контролируемой зоне аэропорта.

6.17. В зависимости от своих должностных функций, персонал, задействованный в расчете загрузки и центровки, обязан проходить подготовку по следующим предметным областям:

- расчет загрузки и центровки по типам ВС;
- расчет загрузки и центровки по графикам;
- начальная ознакомительная подготовка (общие положения, нормативно-правовая база);
- обучение в области человеческого фактора;
- подготовка в области обеспечения эксплуатационной и авиационной безопасности;
- обеспечение безопасности в контролируемой зоне аэропорта.

6.18. В целях снижения рисков возникновения опасных ситуаций, связанных с наземным обслуживанием ВС с использованием транспортных средств и транспортного оборудования в контролируемой зоне аэропорта, водители транспортных средств/операторы транспортного оборудования должны пройти соответствующий курс обучения.

К эксплуатации транспортных средств и транспортного оборудования, использующихся при наземном обслуживании ВС, допускается только персонал, успешно прошедший курс обучения по вождению транспортных средств/эксплуатации транспортного оборудования в контролируемой зоне и зоне общего доступа аэропорта и имеющий действительные сертификаты (талонны), выданные администрацией аэропорта и подтверждающие степень квалификации и уровень профессиональной подготовки.

К вождению транспортных средств в контролируемой зоне аэропорта или в зоне маневрирования допускаются только водители транспортных средств/операторы транспортного оборудования, которые отвечают требованиям Организации к годности по состоянию здоровья.

Все водители, работающие в контролируемой зоне аэропорта, обязаны как минимум раз в полгода проходить переподготовку.

6.19. Операторы СНО, привлекаемые Организацией на подрядной основе, должны проходить обучение и сертификацию, необходимые для эксплуатации СНО, в соответствии с требованиями руководства Организации. Базовая (первоначальная), а также



периодическая подготовка персонала также должна проводиться в соответствии требованиями руководства Организации, причем периодическая подготовка проводится как минимум один раз в 24 месяца.

6.20. Для обеспечения и поддержания безопасности полетов установлены определенные требования к уровню подготовки и профессиональной квалификации персонала по контролю загрузки ВС.

Персонал должен проходить теоретическое и практическое обучение на рабочем месте, включая базовую (первоначальную) и периодическую подготовку. Продолжительность базовой подготовки не является фиксированной и зависит от фактического уровня профессиональной квалификации, требующейся для выполнения конкретных работ по контролю загрузки. Периодическая подготовка должна проводиться не реже, чем через каждые:

- 24 месяца - (опасные грузы);
- 36 месяцев - (контроль загрузки).

Предусмотрены следующие стандарты профессиональной подготовки:

- требования к подготовке по таким функциям, как планирование загрузки, надзор загрузки и контроль загрузки, включая итоговое тестирование (экзамен);

- проверка действительности сертификации в области контроля загрузки - каждые 24 месяца;

- практический опыт;
- обучение ручному методу оформления сводной загрузочной ведомости;
- сертификация инструкторов по контролю загрузки;
- подготовка в области обеспечения безопасности в контролируемой зоне аэропорта.

6.21. Наземный персонал обслуживающей организации по наземному обслуживанию, привлекаемых АО «ЧукотАВИА», должен иметь надлежащий уровень профессиональной подготовки, знать все необходимые процедуры поддержания связи и уметь четко и быстро применять их на практике, в частности, в случае возникновения опасных и чрезвычайных ситуаций.

Весь персонал, в том числе персонал обслуживающих организаций, должен проходить первоначальную и периодическую подготовку по следующим направлениям:

- безопасность на перроне;
- техника безопасности;
- процедуры обеспечения безопасности при заправке ВС топливом с пассажирами или экипажем на борту;
- процедуры поддержания связи с летным экипажем или другими квалифицированными лицами, находящимися на борту ВС;
- использование самолетного переговорного устройства, непосредственной голосовой связи или других способов для обеспечения прямой и оперативной связи;
- технические и нормативные ограничения по применению устройств;
- выполнение работ по наземному обслуживанию и эксплуатации транспортных средств и СНО в зоне безопасности;
- процедуры по определению безопасной зоны при заправке ВС топливом (минимальное безопасное расстояние - 6м (20 футов) от сооружений и средств приема ГСМ, дренажных отверстий топливных баков и заправочного оборудования);
- процедуры, устанавливающие ограничения по размещению оборудования для обслуживания ВС (минимальное расстояние - 3 м (10 футов) от дренажных отверстий топливной системы ВС);
- технические и нормативные ограничения по использованию оборудования в зоне безопасности при заправке ВС топливом (запрет на использование или включение оборудования, которое способно стать источником возгорания или пожара (спички, сварочное оборудование, лампы-вспышки и т.д.), а также соблюдение безопасного



расстояния от дренажных отверстий топливной системы ВС и/или заправочного оборудования при использовании электронных мобильных устройств (мобильных телефонов, переносных радиостанций, пейджеров и т.д.).

6.22. В зависимости от своих должностных функций, персонал, задействованный в операциях по заправке ВС топливом, обязан проходить подготовку в следующих предметных областях:

- основные летно-технические характеристики ВС;
- временной график обслуживания ВС наземными службами;
- требования к нормам безопасности при заправке ВС топливом;
- заправка ВС топливом в автоматическом и ручном режимах;
- заправка ВС с пассажирами на борту;
- требования к качеству авиатоплива.

6.22.1. Обучение (первоначальная подготовка, переподготовка, курсы повышения квалификации) наземного персонала для работ по заправке ВС топливом проводится не реже, чем раз в 36 месяцев.

Процедуры обеспечения безопасности, применимые к операциям по заправке ВС топливом:

- технические и нормативные ограничения при эксплуатации и размещении транспортных средств, не являющихся топливозаправщиками, а также СНО;
- зоны эвакуации на землю под выходами ВС;
- размещение пассажирского трапа у двери(ей) ВС;
- подключение троса выравнивания электрического потенциала топливозаправщика и ВС;
- запрет на подключение к ВС или отключение от ВС электрического оборудования;
- условия эксплуатации вспомогательной силовой установки (далее по тексту ВСУ);
- предотвращение повреждений топливного заправочного шланга;
- прекращение заправки ВС топливом в случае обнаружения грозových помех.

6.23. Персонал, осуществляющий приемку опасных грузов к перевозке в качестве грузов или почты, обязан проходить подготовку в области перевозки опасных грузов, включающую первоначальную и периодическую подготовку, причем периодическая подготовка проводится не реже, чем через каждые 24 месяца. Подготовка проводится по следующим направлениям:

- ознакомительная подготовка (общие положения);
- ограничения;
- перечень опасных грузов;
- маркировка и знаки опасности;
- выявление незадекларированных опасных грузов;
- процедуры хранения и загрузки;
- уведомления для летного экипажа;
- правила, действующие в отношении пассажиров и экипажа;
- действия в аварийной / чрезвычайной ситуации.



7. Опасные грузы.

7.0. Общие положения

7.0.1. Введение

7.0.1.1. Определение опасных грузов (ОГ).

В соответствии с определением ИАТА, опасными называются грузы, которые могут повредить здоровью, безопасности имуществу в процессе авиаперевозки и которые классифицируются в соответствии с Разделом 3 DGR (IATA Dangerous Goods Regulations), посвященное опасным грузам.

Угроза для здоровья, безопасности людей и имущества состоит в следующих факторах, имеющих место при перевозке опасных грузов:

- поражение людей и имущества взрывной волной и пожаром;
- поражение людей радиоактивным излучением, токсинами (в том числе продуктами горения) и болезнетворными организмами;
- заражение имущества и местности радиоактивными веществами;
- способности легко воспламеняться и поддерживать горение;
- раздражение кожи и порчи имущества коррозионными веществами.

Примечание. Далее требования действующих нормативных документов по перевозке опасных грузов и настоящего Положения будут именоваться «Правила»

7.0.1.2. Нормативная база.

К перевозке на воздушных судах АО «ЧукотАВИА» принимаются опасные грузы в соответствии с:

- Техническими инструкциями ИКАО по Безопасной перевозке ОГ по воздуху;
- Воздушным кодексом РФ;
- Федеральным законом “Об использовании атомной энергии”;
- Федеральным законом “О военно-техническом сотрудничестве РФ с иностранными государствами”;
- Федеральным законом “Об оружии”;
- Федеральным законом “О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения”;
- “Конвенцией о международной гражданской авиации” (Чикагская), 1944г.;
- “Инструкцией о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах” (ИКАО Doc 9481-AN928);
- Приложением 18 ИКАО;
- Правилами безопасной перевозки радиоактивных материалов Международного агентства по атомной энергии;
- ФАП 141. Федеральными авиационными правилами “Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации”;
- Специальными требованиями и правилами, предоставленными государствами;
- IATA Dangerous Goods Regulations.

Примечание. Нормативные документы ИАТА, регулирующие перевозки опасных грузов по воздуху, применяются в качестве дополнительного справочного материала.

7.0.1.3. Принципы транспортировки ОГ.

1) Инструкции по опасным грузам составлены и опубликованы для грузоотправителей и перевозчиков. В них содержится информация об опасных грузах и их свойствах, о требованиях к безопасной перевозке по воздуху.

2) Опасные грузы делятся по Классам опасности и на Категории в соответствии с уровнем опасности, которыми они обладают. Перечень опасных грузов включает индивидуальные коды опасных грузов, определенных Международным агентством по Атомной Энергии и ООН Комитетом экспертов.



3) Некоторые опасные грузы слишком опасны для перевозки по воздуху; некоторые запрещены для перевозки без соответствующего государственного освобождения от действий Правил; некоторые могут перевозиться только на грузовых воздушных судах.

4) Декларация грузоотправителя на опасные грузы должна быть заполнена должным образом. Информация должна быть однозначной, с точным указанием отгрузочного наименования и класса опасности, количества мест и типа упаковки, информацию по обработке и загрузке опасных грузов, действия при инциденте во время перелета или на земле.

5) Командир ВС должен быть своевременно информирован об опасных грузах, подлежащих перевозке на данном ВС, и также о классах опасности, указанных в NOTOC.

6) Персонал перевозчика должен быть должным образом информирован об опасности, методах обработки опасного груза и о специальных процедурах при возникновении чрезвычайных ситуаций.

7) Обо всех происшествиях с опасными грузами следует сообщать соответствующим властям, чтобы они учитывали и исследовали причины, принимали корректирующие действия, чтобы предотвратить повторение.

8) Все сотрудники, имеющие отношения к работе с опасными грузами, должны пройти соответствующее обучение.

7.0.1.4. Требования настоящего Руководства применяются в отношении внутренних и международных полетов ВС АО "ЧукотАВИА" и обязательны к исполнению всем персоналом авиакомпании, организациями (аэропортовыми и агентскими), выполняющими аэропортовое и агентское обслуживание перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов авиакомпании на основании заключенных договоров, а также пассажирами и грузоотправителями.

7.0.1.5. Ответственность за своевременное внесение изменений и дополнений в настоящее Руководство возлагается на Службу организации перевозок авиакомпании.

7.0.1.6. Ответственность за контроль соблюдения требований настоящего Руководства возлагается на Службу авиационной безопасности. Дополнительный контроль проводится Инспекцией по обеспечению безопасности полетов.

7.0.2. Политика АО «ЧукотАВИА» по перевозке опасных грузов.

7.0.2.1. Опасные грузы могут безопасно перевозиться воздушным транспортом при условии соблюдения определенных принципов. Такие принципы изложены в Технических инструкциях ИКАО DOC9284. Они направлены на упрощение перевозки и одновременно на обеспечение такого уровня безопасности, при котором опасные грузы могут перевозиться, не подвергая ВС, людей и имущество, опасности при условии выполнения всех требований.

Особенностями, негативно влияющими на воздушную перевозку опасных грузов (далее – ОГ), являются:

– изменение атмосферного давления на 68 кПа (0,8 атм.) и более на больших высотах полета (в том числе очень резкое при аварийной разгерметизации кабины ВС);

– вибрация с амплитудой в диапазоне от 5 мм на частоте 7 Гц до 0,05 мм на частоте 200 Гц;

– изменение температуры окружающего воздуха от -60С° до +60С°;

– замкнутость пространства в ВС, т.е. невозможность удаления груза, проявляющего свои опасные свойства в полете; и ограниченная возможность применения средств пожаротушения и нейтрализации токсичных, радиоактивных и коррозионных веществ.

Опасные грузы в соответствии с ТИ ИКАО подразделяются на 9 классов опасности в зависимости от опасности, которую они представляют. Некоторые классы подразделяются на подклассы (категории).

Каждому опасному грузу присвоен номер, согласно системе классификации, принятой Организацией объединенных наций (далее – номер ООН) и Надлежащее отгрузочное наименование (далее – НОН), в соответствии с которыми вещество или изделие может перевозиться.



В ТИ ИКАО (часть 3, глава 2, таблица 3-1), приводится перечень опасных грузов, в котором перечислены наиболее часто перевозимые ОГ, однако этот перечень не является исчерпывающим. Для каждого ОГ которому присвоен номер ООН и НОН, указывается класс и/или категория опасности, группа упаковывания (характеристика степени опасности), инструкции по упаковыванию, максимальное количество нетто опасного груза на упаковку разрешенное на пассажирском и грузовом ВС, а также другая информация.

При перевозке ОГ используются специальные ООН-сертифицированные упаковочные комплекты, кроме исключений, указанных в ТИ ИКАО. Каждый ОГ, который указан в ТИ ИКАО, упаковывается в соответствии с конкретной инструкцией по упаковыванию, указанной для данного ОГ.

На каждой упаковке, содержащей ОГ, должны быть нанесены знаки опасности и маркировка (номер ООН, НОН, информация об отправителе и получателе). В зависимости от условий перевозки и характера перевозимых опасных грузов могут наноситься дополнительные знаки по обработке.

Партии ОГ сопровождаются документом перевозки опасных грузов («декларация отправителя на опасный груз»), содержащим подробные сведения о перевозимых грузах, для возможности идентификации содержимого (за исключением случаев, указанных в ТИ ИКАО).

Ограничение на количество упаковок с ОГ, которые загружаются на ВС, отсутствует, однако существуют строгие ограничения по размещению некоторых категорий опасных грузов на борту ВС.

Командир ВС посредством специальной формы (NOTOC) уведомляется о том, какие грузы находятся на борту, с целью использования этой информации в случае аварийной обстановки.

Сведения о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами, должны предоставляться в национальный полномочный орган для того, чтобы в ходе расследования, проводимого соответствующим полномочным органом, можно было выявить причину и предпринять действия с целью предупреждения, и исключения таких происшествий и инцидентов в дальнейшем.

В целях понимания правил перевозки ОГ и надлежащего выполнения своих должностных обязанностей персонал авиакомпании, задействованный при перевозке ОГ, проходит первоначальное и периодическое обучение по программам подготовки в области перевозки опасных грузов (либо авиакомпания должна удостовериться в прохождении такого обучения при приеме сотрудника на работу).

Политика АО «ЧукотАВИА» в области безопасности при перевозке опасных грузов состоит в том, чтобы осуществлять перевозку опасных грузов в рамках законодательства Российской Федерации и на основании требований приложения 18 к Конвенции ИКАО Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905 ИКАО.

Для выполнения перевозок опасных грузов авиакомпания имеет подготовленный, сертифицированный и допущенный к данному виду работ персонал.

Для обеспечения безопасности перевозки опасных грузов не ниже уровня, установленного нормативно-правовыми актами Российской Федерации и международными требованиями, авиакомпания придерживается следующей критериев:

- никакое должностное лицо авиакомпании или другой организации не могут требовать принять или перевозить грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах;
- разрешается допускать к перевозке только те опасные грузы, которые поименованы в Перечне опасных грузов, как разрешенные для перевозки на грузовых или пассажирских воздушных судах (далее - ВС), при этом разрешенные к перевозке только на грузовых воздушных судах не допустимо перевозить на пассажирских воздушных судах;



Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов АО «ЧукотАВИА»

- перевозка опасных грузов должна производиться, как правило, прямыми рейсами до пункта назначения. Перевозка с перегрузкой в промежуточных аэропортах допускается только при специальном разрешении трансфертного аэропорта;

- перевозка опасных грузов должна быть оформлена надлежащими перевозочными документами;

- при перевозке опасных грузов должна быть предоставлена вся требуемая информация;

- должна быть обеспечена периодическая специальная учебная подготовка и аттестация персонала, непосредственно связанного с обеспечением безопасности перевозок опасных грузов и оружия по программам, утвержденным специально уполномоченными в области авиации органами;

- транспортная безопасность опасных грузов должна быть подтверждена в соответствии с установленными в Российской Федерации требованиями;

- на каждом борту АО "ЧукотАВИА", перевозящего опасные грузы и оружие, должны быть документированные процедуры по действиям в аварийной ситуации;

- каждая воздушная перевозка должна иметь обеспечение физической защиты и другие меры обеспечения авиационной безопасности;

- необходим постоянный сбор и анализ информации по инцидентам с опасными грузами и разработка мер по их предотвращению при перевозках на ВС.

7.0.2.2. Основными принципами АО "ЧукотАВИА" в обеспечении безопасной перевозки опасных грузов, являются:

- Запрет на принятие к перевозке опасных грузов, в упаковке которых превышена максимально допустимая масса или объем нетто на одну упаковку, установленное в Перечне для каждого конкретного опасного груза;

- Все опасные грузы должны быть упакованы согласно установленных требований;

- Каждый упаковочный комплект, применяемый для перевозки опасных грузов, должен быть допущен в соответствии с установленными правилами (сертифицирован);

- Каждое отдельное место с опасными грузами, предъявляемое к воздушной перевозке, должно быть маркировано специальной и транспортной маркировкой, если иначе не определено действующими Правилами и другими нормативными документами РФ. Кроме основной маркировки, все опасные грузы, имеющие дополнительную опасность, должны быть маркированы дополнительными знаками по Контрольному Листу по перевозке опасных грузов;

- Запрет допуска при размещении на одном ВС несовместимых по своим свойствам опасных грузов;

- Перевозка опасных грузов должна производиться, как правило, прямыми рейсами до пункта назначения. Перевозка с перегрузкой в промежуточных аэропортах допускается только при специальном разрешении трансфертного аэропорта;

- В аэропортах допускается только временное хранение опасных грузов, а отдельные категории опасных грузов должны, минуя склады аэропортов, загружаться и разгружаться непосредственно в грузовые кабины воздушных судов перед вылетом (после прилета);

- На борту воздушного судна (в том числе и в полете) должен быть обеспечен доступ к опасным грузам (за исключением установленных нормативными документами категорий) для наблюдения за их состоянием и принятия срочных мер в случаях проявления опасных свойств.

7.0.2.3. АО "ЧукотАВИА" имеет право перевозить опасные грузы (ОГ) согласно части А эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта.

7.0.2.4. Международная перевозка опасных и иных грузов, требующих получения предварительного дипломатического разрешения, производится только после получения такого разрешения.

7.0.2.5. Для выполнения установленных требований по обеспечению безопасности воздушной перевозки потенциально опасных категорий груза, приказом по авиакомпании, назначается ответственный специалист, имеющий право принимать решение от имени



авиакомпания о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасного (ОГ) и других категорий груза и об условиях его перевозки в зависимости от класса (категории) и других условий, в том числе об обязательном сопровождении груза представителем грузоотправителя (сопровождающим) и/или вооруженной охраной.

Он должен иметь сертификат уполномоченного органа в области гражданской авиации РФ по перевозке опасных грузов, подтверждающий достаточный уровень его квалификации (объем подготовки по организации и проведению перевозок ОГ не менее программы для персонала, осуществляющего приемку опасного груза).

Примечание. Право принимать решение от имени авиакомпании о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасного и других категорий груза и об условиях его перевозки в зависимости от класса (категории) и других условий, приказом по авиакомпании, для перевозок, выполняемых вне базового аэродрома, может быть временно возложено на имеющего соответствующую подготовку представителя авиакомпании на борту ВС (КВС).

7.0.2.6. Право на принятие решения от имени авиакомпании о допуске (отказе в допуске) к воздушной перевозке опасного и других категорий груза и об условиях его перевозки в зависимости от класса (категории) и других условий, может быть передано, по соответствующему требованию Гражданского кодекса РФ договору, при условии наличия соответствующих сертификатов и лицензий, возложено на ответственное лицо – агента авиакомпании (организации по продаже перевозок) при перевозке:

- грузов по освобождениям и утверждениям;
- литиевых батарей (класс 9);
- любых классов опасных грузов.

7.0.2.7. Организация и проведение перевозки ОГ, представляющих собой оружие (боеприпасы к нему) производится с одновременным выполнением требований по перевозке оружия.

7.0.2.8. Организация и проведение перевозки опасных и других категорий грузов, представляющих собой военно-техническое имущество, производится с одновременным выполнением требований по перевозке такого имущества.

7.0.3. Применение тарифов и сборов, страхование грузов.

Для перевозимых по настоящему Руководству грузов, в зависимости от степени их опасности и необходимости обеспечения других дополнительных требований, авиакомпания имеет право устанавливать специальные тарифы и взимать дополнительные сборы.

Для перевозимых по настоящему Руководству грузов, в зависимости от степени их опасности и требованиями по страхованию (национальными и/или международными), авиакомпания имеет право требовать от грузоотправителя (осуществить по его поручению) дополнительное страхование сохранности перевозимого груза и ответственности перед третьими лицами.

7.1. Организация и проведение перевозок опасных грузов.

7.1.1. Общие понятия об опасных грузах.

Опасный груз (ОГ) – это вещества или изделия, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности людей, имущества и которые классифицированы в соответствии с установленными правилами.

Угроза для здоровья, безопасности людей и имущества состоит в следующих факторах ОГ:

- поражение людей и имущества взрывной волной и пожаром;
- поражении людей радиоактивным излучением, токсинами (в том числе продуктами горения) и болезнетворными организмами;
- заражении имущества и местности радиоактивными веществами;
- способности легко воспламениться и поддерживать горение;
- раздражении кожи и порчи имущества коррозионными веществами.



7.1.2. Исключения из действия настоящего Руководства

Настоящее Руководство не применяется в отношении опасных грузов, перевозимых в районы, в которых в соответствии с законодательством Российской Федерации введено чрезвычайное положение, а так же в следующих случаях:

- для оказания во время полета медицинской помощи больному;
 - для оказания во время полета ветеринарной помощи или умерщвления животного из гуманных соображений;
 - для сбрасывания в связи с осуществлением деятельности в области сельского хозяйства, садоводства, лесоводства или контроля за загрязнением;
 - для обеспечения летной годности и правил эксплуатации ВС;
 - в отношении бытовых веществ и предметов, предназначенных для использования и продажи на борту ВС (кроме одноразовых зажигалок);
- при транспортировании ОГ в освобожденных количествах.

7.1.3. Классификация опасных грузов

7.1.3.1. Классификация опасных грузов

В соответствии с ТИ ИКАО ОГ подразделяются на 9 классов опасности в зависимости от той опасности, которую они представляют.

Некоторые классы опасности могут дополнительно подразделяться на подклассы (категории).

Порядок, в котором пронумерованы классы или категории, соблюден для удобства и не отражает степень опасности.

Трехбуквенные коды (IMR-коды) – набор определенных букв для использования в перевозочных документах, по которому можно определить класс опасности груза; они используются в грузовом манифесте, загрузочной ведомости, уведомлении командира ВС (NOTOC) и в сообщениях по рейсу IMR-код Cargo Aircraft Only (CAO) используется только в том случае, если ОГ разрешается перевозить только на грузовом ВС.

Опасные грузы классифицируются по степени опасности и по их физико-химическим свойствам.

Классификация включает в себя:

- определение степени опасности ОГ;
- определение класса ОГ (основного и дополнительных при наличии нескольких опасных свойств);
- определение его номера по списку ООН;
- определение возможности его транспортирования по воздуху, допустимые массу (объем) ОГ и необходимые специальные положения;
- определение требуемой группы упаковывания;
- определение требуемой упаковки (инструкции по упаковыванию).

Классификация ОГ производится на основании результатов испытаний по критериям, установленным Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов группой экспертов ИКАО.

Классификация ОГ, производимая на основании Государственных стандартов СССР, признается в части не противоречащей законодательству Российской Федерации и требованиям ИКАО.

Опасные грузы, прошедшие классификацию, приведены в Перечне ОГ Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284) ИКАО.



Классификация опасных грузов.

Таблица №1.

Класс/Категория IMF код	Знак опасности	Описание	Примечания и примеры
КЛАСС 1 – ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА (EXPLOSIVES)			
Категория 1.1 A, B, C, D, E, F, G, J, L REX-CAO		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе.	Вещества и изделия категории 1.1., 1.2 и 1.3 (кроме групп совместимости 1.3C и 1.3G) запрещены к перевозке по воздуху в нормальных условиях. Могут перевозиться только при наличии освобожденный заинтересованных государств.
Категория 1.2 B, C, D, E, F, G, H, J, K, L REX-CAO		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.	При классификации первого класса вводятся группы совместимости (буквы с А по S) для исключения погрузки несовместимых взрывчатых грузов рядом друг с другом.
Категория 1.3 F, H, J, K, L REX-CAO Категория 1.3C, 1.3G RCX, RGX-CAO		Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью возгорания, также незначительной опасностью взрыва или разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.	
Категория 1.4 B, C, D, F, G, S REX		Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности	Присвоение группы совместимости в соответствии с Таблицей 9.3-2
Категория 1.5 D REX		Изделия и вещества, которые не представляют какой-либо значительной опасности	




Категория 1.6 N RSX		Изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва в массе	
КЛАСС 2 – ГАЗЫ			
Категория 2.1 Легковоспламеняющие газы RFG-CAO		Любые газы, которые в смеси с воздухом в определенных пропорциях образуют легковоспламеняю щуюся смесь	Бутан, водород, пропан, ацетилен
Категория 2.2 Невоспламеняющиеся, нетоксичные газы RNG, RCL		Любой невоспламеняющи йся, нетоксический газ или газ, сжиженный при низкой температуре	Двуокись углерода, неон, огнетушитель, сжиженный водород или гелий
Категория 2.3 Токсические газы RPG-CAO		Газы, которые известны как токсические или коррозионные для человека и могут создать угрозу для его здоровья	Наиболее токсические газы запрещены к перевозке по воздуху, перевозка некоторых газов разрешена. Например: аэрозоли низкой токсичности, устройства для слезоточивых газов
КЛАСС 3 – ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ			
Класс 3 RFL		Жидкости или смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют пары, легковоспламеняю щиеся в закрытом сосуде при температурах не выше 60,5° С.	Краски, спирты, некоторые клеи, ацетон, бензин
КЛАСС 4 – ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА			







<p>Категория 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества RFS</p>		<p>Любое твердое вещество, которое легко воспламеняется или может вызвать или способствовать возгоранию (возникновению пожара) в результате трения</p>	<p>Спички, сера, целлулоид, нитронафталин Примечание: Некоторые вещества являются самореагирующими.</p>
<p>Категория 4.2 Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию RSC</p>		<p>Такие вещества подвержены самопроизвольному нагреву или способны при контакте с воздухом нагреваться и затем воспламениться</p>	<p>Фосфор белый или желтый, магний диамид</p>
<p>Категория 4.3 Вещества опасные при соприкосновении с водой RFW</p>		<p>Вещества, которые при взаимодействии с водой способны самопроизвольно воспламениться или выделять легковоспламеняющиеся газы</p>	<p>Кальций углеродистый (карбид кальция), натрий</p>
<p>КЛАСС 5 – ОКИСЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА И ОРГАНИЧЕСКИЕ ПЕРЕКИСИ</p>			
<p>Категория 5.1 Окислители OX</p>		<p>Вещество, которое выделяет кислород, способствующий воспламенению других продуктов</p>	<p>Аммиачно-нитратные удобрения, кальций хлористый, отбеливатели</p>





<p>Категория 5.2 Органические перекиси ROP</p>		<p>Органическое вещество, способное легко воспламениться от внешнего источника возгорания и затем начинает гореть с ускоряющейся скоростью, некоторые вещества вступают в опасную реакцию с другими продуктами</p>	<p>Гидроперекись третбутила</p>
<p>КЛАСС 6 – ТОКСИЧЕСКИЕ И ИНФЕКЦИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА</p>			
<p>Класс 6.1 Токсические вещества RPB</p>		<p>Жидкости или твердые вещества, которые представляют опасность при вдыхании, заглатывании или проникновении внутри через кожу</p>	<p>Мышьяк, цианиды, стрихнин. Некоторые вообще Запрещенные к перевозке Например, бромацетон</p>
<p>Класс 6.2 Токсические вещества RIS</p>		<p>Вещества, в отношении которых известно или имеется достаточно оснований считать, что они содержат патогенные микроорганизмы и могут вызывать заболевание человека или животного</p>	<p>Вирусы, бактерии, бешенство, биологические продукты, медицинские и клинические отходы</p>
<p>КЛАСС 7 – РАДИОАКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ</p>			
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория I – белая RRW</p>		<p>Радиоактивные вещества с низким уровнем излучения на поверхности упаковки транспортный индекс не определяется</p>	<p>Радионуклиды, изотопы для медицинских целей</p>



<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория II – желтая RRY</p>			
<p>Класс 7 Радиоактивные вещества Категория III – желтая RRY</p>			
<p>КЛАСС 8 – КОРРОЗИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА</p>			
<p>Класс 9 Прочие опасные грузы RMD</p>		<p>Вещества, которые в случае утечки могут вызывать серьезное поражение живой ткани при контакте с нею в результате химического действия или могут причинить материальный ущерб другим грузам или транспортным средствам.</p>	<p>Кислоты батарей, ртуть, кислота серная</p>
<p>КЛАСС 9 – ПРОЧИЕ ОПАСНЫЕ ВЕЩЕСТВА</p>			
<p>Класс 9 Прочие опасные грузы RMD</p>		<p>Любое вещество или материал, которое при перевозке по воздуху Представляет опасность, которая не может быть отнесена к другим классам.</p>	<p>Асбест, спасательные средства самонадувающиеся, двигатели внутреннего сгорания, автомобили</p>



<p>Намагниченные материалы MAG</p>		<p>Эти материалы имеют высокую напряжённость магнитного поля</p>	<p>Магнетроны и незащищённые постоянные магниты без установленного якоря. При наличии знака «Намагниченные материалы» применение знака класса 9 (Прочие опасные грузы) не требуется.</p>
<p>Только грузовое воздушное судно CAO</p>		<p>Манипуляционный знак «Только на грузовом воздушном судне»</p>	<p>Должен наноситься на упаковке перевозка которых на пассажирском воздушном судне запрещена (Правила ИАТА, 7.2.4.2).</p>

7.1.3.2. Классификация опасных грузов по степени опасности.

Степень опасности ОГ определяет возможность их воздушной перевозки и требуемые при ней меры безопасности (класс ВС, максимально допустимое количество ОГ, группу упаковывания, специальные положения).

В зависимости от степени опасности опасные грузы подразделяются на следующие группы:

1) грузы, запрещенные к воздушной перевозке, включая:

- грузы, запрещенные к воздушной перевозке при любых обстоятельствах;
- грузы, запрещенные к воздушной перевозке без государственного освобождения от действия правил;
- грузы, запрещенные к воздушной перевозке на пассажирских ВС;
- грузы, запрещенные к воздушной перевозке на грузовых ВС;

2) грузы, допускаемые к воздушной перевозке (соответственно на пассажирских и/или грузовых ВС), включая:

- грузы высокой степени опасности;
- грузы средней степени опасности;
- грузы низкой степени опасности;
- опасные грузы в ограниченных количествах;
- опасные грузы в освобожденных количествах и авиапочте.

7.1.3.2.1. Грузы, запрещенные к воздушной перевозке

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке при любых обстоятельствах (особо опасным) относятся изделия и вещества, которые конкретно названы в Перечне ОГ путем указания слова «Запрещено» вместо номера ООН.

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке без государственного освобождения от действия правил относятся грузы, перевозка которых запрещена и на пассажирских и на грузовых ВС, а также зараженные (больные) животные.

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке на пассажирских или грузовых ВС относятся грузы, перевозка которых запрещена соответствующей надписью в Перечне опасных грузов (Часть 2 Технических инструкций ИКАО).

7.1.3.2.2. Опасные грузы, разрешенные к воздушной перевозке.

К воздушной перевозке допускаются только те ОГ, которые соответствуют требованиям нормативных документов.



Они должны быть:

- классифицированы по списку ООН;
- иметь соответствующую документацию;
- сертифицированы;
- описаны;
- упакованы в соответствии с «Техническими инструкциями ...» (Стандартами РФ или другими аналогичными документами для определенных типов грузов);
- маркированы;
- иметь знаки опасности.

Масса нетто ОГ в одной упаковке не должна превышать установленной нормы для используемого воздушного судна (пассажирского или грузового).

7.1.3.2.3. Грузы высокой степени опасности

К грузам высокой степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывания по I группе списка ООН.

7.1.3.2.4. Грузы средней степени опасности

К грузам средней степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывания по II группе списка ООН.

7.1.3.2.5. Грузы низкой степени опасности

К грузам низкой степени опасности относятся ОГ, транспортируемые в нормальных условиях полета в соответствии с установленными правилами и требующие для перевозки упаковывания по III группе списка ООН.

7.1.3.2.6. Опасные грузы в ограниченных количествах

К опасным грузам в ограниченных количествах относятся допускаемые к воздушной перевозке ОГ низкой степени опасности со значительно меньшим, чем максимально - допустимо, значением перевозимой массы (объема).

На опасные грузы в ограниченных количествах частично не распространяются требования Правил перевозки ОГ.

Опасные грузы, которые могут перевозиться в ограниченных количествах и требования к ним, приведены в Перечне ОГ как вещества (изделия) в альтернативной упаковке (знак Y перед номером требуемого упаковочного комплекта).

Определение таких ОГ приведено Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

7.1.3.2.7. Опасные грузы в освобожденных количествах и авиапочте

К опасным грузам в освобожденных количествах относятся допускаемые к воздушной перевозке ОГ низкой степени опасности с незначительной величиной перевозимой массы (объема).

Определение таких ОГ приведено Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

Опасные грузы запрещено перевозить в авиапочте за исключением ограниченных количеств короткоживущих нуклидов и биологических препаратов.

7.1.3.3. Классификация опасных грузов по их физико-химическим и иным свойствам.

7.1.3.3.1. Общие положения.

В зависимости от физико-химических и иных свойств опасные грузы условно подразделяются на девять классов. Каждый класс может подразделяться на подклассы, категории и группы.

Общие принципы классификации и особенности воздушной перевозки ОГ различных классов подробно приводятся в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.



Опасные грузы, которые имеют несколько опасных свойств, классифицируются по наиболее опасному свойству как основному классу, далее, по приоритету опасных свойств, они классифицируются как имеющие дополнительные классы опасности.

7.1.3.3.2. КЛАСС 1. «ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА»

К опасным грузам 1 класса относятся взрывчатые вещества (ВВ), взрывчатые изделия, пиротехнические вещества, составы и изделия.

К взрывчатым веществам относятся твердое или жидкое вещество (или смесь веществ), которое само по себе способно к химической реакции с выделением газов такой температуры и давления и такой скорости, что вызывает повреждения окружающих предметов.

К пиротехническим веществам относятся вещества или смеси веществ, предназначенных для производства внешних эффектов (световых, тепловых, звуковых, дымовых и реактивных) в результате детонирующих экзотермических реакций.

Пиротехнические вещества (изделия), даже если они не выделяют газов, относятся к взрывчатым.

Примечание. Десенсибилизированные ВВ относят к 4 классу.

Взрывчатые вещества подразделяются на первичные (инициирующие), детонирующие и метательные.

В зависимости от своих свойств, опасные грузы 1 класса подразделяются на шесть категорий и тринадцать групп совместимости для совместной перевозки.

Категория 1.1. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе.

Категория 1.2. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.

Категория 1.3. Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью загорания, а также незначительной опасностью взрыва или разбрасывания, но не создают опасность взрыва в массе.

Категория 1.4. Вещества и изделия, которые не представляют какой-либо значительной опасности.

Категория 1.5. Вещества очень небольшой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва в массе.

Категория 1.6. Изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва в массе.

Группа совместимости ВВ определяет его приемлемость для погрузки с другими ВВ или другими классами ОГ.

7.1.3.3.3. КЛАСС 2. «ГАЗЫ»

В него включаются газы сжатые, сжиженные, в растворе, охлажденные сжиженные, смеси газов, смеси одного или нескольких газов с парами одного или нескольких веществ других классов, а также изделия снаряженные газом и аэрозоли.

По степени опасности во время перевозки газы подразделяются на три категории:

Категория 2.1. Легковоспламеняющиеся (метан, пропан);

Категория 2.2. Невоспламеняющиеся нетоксические (азот);

Категория 2.3. Токсические (хлор).

Многие ОГ данного класса (особенно первой и третьей категорий) требуют при своей перевозке предварительного государственного разрешения (Специальные положения A1 и A2).

Главной особенностью ОГ второго класса является отсутствие международных стандартов на его упаковку (баллоны).

Газированные напитки не относятся к данному классу.

7.1.3.3.4. КЛАСС 3. «ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ЖИДКОСТИ»

К опасным грузам 3 класса относятся жидкости или смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии, которые выделяют пары,



легковоспламеняющиеся в закрытом сосуде при температурах не выше $60,5\text{C}^{\circ}$ или в открытом сосуде при температурах не выше $65,5\text{C}^{\circ}$.

7.1.3.3.5. КЛАСС 4. «ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩИЕСЯ ТВЕРДЫЕ ВЕЩЕСТВА»

По виду опасных свойств ОГ 4 класса подразделяются на три категории:

Категория 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества.

Категория 4.2. Вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию (белый фосфор).

Категория 4.3. Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой (натрий, калий).

7.1.3.3.6. КЛАСС 5. «ОКИСЛЯЮЩИЕ ВЕЩЕСТВА И ОРГАНИЧЕСКИЕ ПЕРЕКИСИ»

ОГ пятого класса подразделяются на две категории:

Категория 5.1. Окисляющие вещества;

Категория 5.2. Органические перекиси.

Окисляющие вещества, относящиеся к категории 5.1., сами по себе не обязательно являются воспламеняющимися, но могут, главным образом путем выделения кислорода, вызывать воспламенение других веществ или способствовать их воспламенению или взрыву.

Органические перекиси, относящиеся к категории 5.2, не являются термостойкими веществами и могут разлагаться в ходе экзотермической самоускоряющейся реакции. Они также способны разлагаться с взрывным эффектом или быстро гореть, или опасно реагировать с другими веществами, чувствительны к удару или трению, вызывать повреждение глаз.

Перевозка практически всех органических перекисей по воздуху ЗАПРЕЩЕНА.

7.1.3.3.7. КЛАСС 6. «ТОКСИЧНЫЕ И ИНФЕКЦИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА»

По видам опасности они подразделяются на две категории.

К категории 6.1. – «Токсичные (ядовитые) вещества», к ним относятся газообразные, жидкие или твердые вещества, представляющие опасность отравления, химических ожогов, заболеваний, гибели людей, животных и растений.

Они опасны при вдыхании, попадании внутрь организма с едой или при соприкосновении с кожей.

Вещества, содержащие жизнеспособные микроорганизмы, в отношении которых известно или имеется достаточно оснований считать, что они вызывают заболевания людей или животных относятся к категории 6.2. - инфекционные вещества и генетически измененные организмы.

Грузы категории 6.2. перевозятся по специальным правилам.

Примечание. Генетически измененные микроорганизмы, не попадающие под определение инфекционного вещества, относятся к 9 классу.

7.1.3.3.8. КЛАСС 7. «РАДИОАКТИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»

В класс 7 включены любые материалы, активность которых превышает активность, указанную в п. 7.7.2. Части 2 Технических инструкций ИКАО.

К перевозимым опасным грузам 7 класса – радиоактивным материалам (РМ) относятся:

РМ делящиеся, ядерные и ядерноопасные материалы;

Радиоактивные вещества (не делящиеся);

РМ с низкой удельной активностью (LSA);

Объекты с поверхностным радиоактивным загрязнением (SCO).

В зависимости от степени радиоактивности и условий ядерной критичности ОГ седьмого класса подразделяются на следующие категории:

Категория 1 (белая) – упаковки с радиоактивными веществами с незначительным уровнем радиации, не превышающим $0,005\text{ мСв/ч}$ на поверхности упаковки. Транспортный индекс не определяется (ноль).

Категория 2 (желтая) – упаковки с радиоактивными веществами, уровень радиоактивности, которых не превышает $0,5\text{ мСв/ч}$, а транспортный индекс не превышает единицы.



Категория 3 (желтая) – упаковки с радиоактивными веществами, уровень радиоактивности которых не превышает 2 мСв/ч, а транспортный индекс не превышает десяти.

Категория 3 (желтая – особые условия) – упаковки с радиоактивными веществами, уровень радиоактивности которых превышает 2 мСв/ч, а транспортный индекс более десяти.

7.1.3.3.9. КЛАСС 8. «КОРРОЗИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА»

К опасным грузам 8 класса относятся газообразные, жидкие или твердые вещества или изделия, которые могут вызывать видимое поражение кожи или любой живой ткани, или причинить материальный ущерб другим грузам и конструкции воздушного судна.

7.1.3.3.10. КЛАСС 9. «ПРОЧИЕ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ»

К опасным грузам 9 класса относятся газообразные, жидкие или твердые вещества или изделия, представляющие во время перевозки воздушным транспортом опасность, которая не может быть отнесена к другим классам опасных грузов. К ним относятся намагниченные, анестезирующие, малотоксичные и другие аналогичные вещества и материалы, которые могут вызвать у членов летного экипажа и пассажиров раздражение или недомогание, а также горючие жидкости, не являющиеся легковоспламеняющимися.

7.1.4. Упаковывание груза.

7.1.4.1. Общие требования.

Опасные грузы должны быть упакованы в упаковочные комплекты в соответствии с инструкциями по упаковыванию (приведены в Части 3 Технических инструкций ИКАО).

7.1.4.2. Упаковочные комплекты.

7.1.4.2.1. Упаковочные комплекты, используемые для транспортировки опасных грузов по воздуху, должны представлять собой емкости хорошего качества, сконструированные и надежно закрытые таким образом, чтобы предотвратить утечку, которая может быть вызвана в обычных условиях перевозки изменениями температуры, влажности, давления, или вибрации.

7.1.4.2.2. Упаковочные комплекты должны соответствовать содержимому. Упаковочные комплекты, находящиеся в непосредственном контакте с опасными грузами, должны обладать способностью противостоять любому химическому или другому воздействию таких грузов.

7.1.4.2.3. Упаковочные комплекты должны соответствовать предъявляемым техническим требованиям к материалам и конструкциям, указанным в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и других нормативных документах.

7.1.4.2.4. Упаковочные комплекты должны проходить сертификационные и периодические эксплуатационные испытания в соответствии с положениями нормативных документов.

7.1.4.2.5 Упаковочные комплекты, предназначенные для перевозки жидкостей, должны обладать способностью выдерживать без утечки давление, указанное в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и других нормативных документах, и не иметь устройств сброса избыточного давления.

7.1.4.2.6. Внутренние упаковочные комплекты должны упаковываться, защищаться и снабжаться прокладками таким образом, чтобы предотвратить разлом или утечку и осуществлять контроль за их перемещением внутри внешнего упаковочного комплекта (комплектов) в обычных условиях перевозки по воздуху. Прокладочные и абсорбирующие материалы не должны вступать в опасное взаимодействие с содержимым емкостей.

7.1.4.2.7. Ни одна емкость для перевозки ОГ не используется повторно до тех пор, пока она не прошла проверку, установившую, что в ней нет коррозии или других повреждений. В тех случаях, когда емкость используется повторно, должны быть предприняты все необходимые меры для того, чтобы не допустить загрязнения нового содержимого.



7.1.4.2.8. Если пустые неочищенные емкости могут создать опасность в силу характера их прежнего содержимого, они плотно закрываются и обрабатываются, исходя из той опасности, которую они представляют.

7.1.4.2.9. На внешней стороне грузового места не допускается наличие опасных веществ в количествах, могущих причинить вред.

7.1.4.2.10. Подробные требования к упаковочным комплектам для перевозки ОГ различных классов и порядок их испытаний приведены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО.

7.1.5. Маркировка грузовых мест с опасными грузами.

7.1.5.1. Знаки опасности.

Каждое место с опасным грузом должно быть снабжено надлежащими знаками опасности в соответствии с положениями действующих Правил, если это иначе не определено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Знаки, применяемые для маркировки мест с опасными грузами, приведены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.

7.1.5.2. Маркировка.

7.1.5.2.1. Каждое место с опасным грузом должно быть маркировано, дополнительно к общей транспортной маркировке, специальной маркировкой с указанием надлежащего отгрузочного наименования его содержимого, указанием номера по списку ООН, если он присвоен, и транспортной маркировкой, если это иначе не определено уполномоченными органами.

7.1.5.2.2. Маркировка соответствия упаковочного комплекта.

Каждый используемый упаковочный комплект должен иметь маркировку о его соответствии установленным требованиям, если это иначе не определено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Ни один упаковочный комплект не снабжается маркировкой с указанием его соответствия требованиям, если он не отвечает требованиям к упаковке перевозимого в нем груза, содержащимся в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и других нормативных документах Российской Федерации.

7.1.5.2.3. Использование языков для маркировки.

Маркировка упаковочных комплектов должна производиться на русском языке.

При международных перевозках, если иначе не определено страной назначения (трансферта), маркировка должна производиться на английском языке.

7.1.6. Обязанности грузоотправителя.

7.1.6.1. Общие требования.

7.1.6.1.1. Перед тем, как предложить какое-либо грузовое место или средство пакетирования с опасным грузом для перевозки по воздуху, отправитель груза обязан убедиться в том, что эти опасные грузы не запрещены к перевозке по воздуху и должным образом классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и сопровождаются надлежащим образом оформленным документом перевозки опасных грузов.

7.1.6.1.2. Скрытие опасности предъявляемого к перевозке груза, классифицируется как нарушение требований безопасности полетов и несанкционированное вмешательство в область авиации.

7.1.6.1.3. При транспортировке опасных грузов высокой степени опасности и в других установленных уполномоченными в области авиации органами случаях, грузоотправитель обязан предоставить средства:

- индикация и предупреждения об опасных концентрациях перевозимых веществ;
- нейтрализации разлитых или рассыпанных опасных веществ и дополнительные (специальные) средства пожаротушения,



– для оказания первой медицинской помощи и индивидуальной защиты экипажа ВС и сопровождающих.

Предоставленные средства должны быть сертифицированы (допущены к применению в гражданской авиации).

Грузоотправитель опасного груза обязан известить грузополучателя об отправке груза, а также о времени его прибытия.

Грузополучатель опасного груза должен прибыть для его получения в аэропорт назначения ко времени, указанному авиакомпанией. Груз выдается грузополучателю немедленно после выгрузки из ВС, без завоза его в складские помещения и без взвешивания.

7.1.6.1.4. Персонал грузоотправителя, действующий от его имени и непосредственно выполняющий обязанности по отправке груза, должен быть подготовлен в соответствии с требованиями Технических инструкций ИКАО.

7.1.6.2. Документ перевозки опасных грузов.

7.1.6.2.1. Если это иначе не оговорено в настоящем Руководстве или иных действующих Правилах, лицо, предлагающее опасные грузы к перевозке по воздуху, составляет, подписывает и передает эксплуатанту (его агенту) документ перевозки опасных грузов по установленной в ГА форме в двух экземплярах.

Примечание. При необходимости трансферта количество дополнительных экземпляров документов перевозки опасных грузов определяется условиями перевозки.

7.1.6.2.2. Документом перевозки опасных грузов является декларация грузоотправителя, свидетельствующая о том, что представленные к перевозке опасные грузы в полной мере и точно определены согласно их надлежащим отгрузочным наименованиям и что они классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и находятся в должном состоянии для перевозки по воздуху с соблюдением соответствующих правил.

В случаях, установленных законодательством Российской Федерации и другими документами, сведения, приводимые в декларации грузоотправителя, подлежат подтверждению прилагаемыми к декларации сертификатами, разрешениями, лицензиями и другими документами, выданными компетентными органами Российской Федерации и других стран при международных перевозках.

Декларация грузоотправителя составляется на русском языке. При международных перевозках, если иначе не определено страной назначения (трансфера), декларация дополнительно переводится на английский язык.

В грузовой накладной должна содержаться информация о декларации грузоотправителя на опасный груз, свидетельствующая о том, что представленный для перевозки воздушными судами опасный груз в полной мере и точно определен согласно отгрузочным наименованиям, классифицирован, упакован, маркирован, снабжен знаками опасности и находится в состоянии, готовом для перевозки с соблюдением всех правил и Технических инструкций.

Грузоотправитель несет ответственность за заполнение формы декларации отправителя опасного груза.

Грузоотправитель должен хранить копию декларации и дополнительную документацию, в течение, как минимум, 3 месяцев.

Примечание. Форма действующей в настоящее время Декларации установлена приказом ФАС России 1998 г. № 372.

7.1.6.2.3. Подтверждение сведений, приводимых в декларации грузоотправителя.

В случаях, установленных законодательством Российской Федерации и другими документами, сведения, приводимые в Декларации, подлежат подтверждению прилагаемыми к Декларации Сертификатами, Разрешениями, Лицензиями и другими документами, выданными компетентными органами Российской Федерации и других стран при международных перевозках.

7.1.6.2.4. Использование языков.

Декларация грузоотправителя составляется на русском языке.



При международных перевозках, если иначе не определено страной назначения (трансферта), Декларация составляется на английском языке.

7.1.6.2.5. Упаковывание груза.

Для целей упаковывания ОГ назначаются три группы упаковывания в зависимости от степени опасности, которую они представляют:

Группа упаковывания I - значительная опасность

Группа упаковывания II - умеренная опасность

Группа упаковывания III - незначительная опасность.

Опасные грузы должны быть упакованы в соответствии с установленными правилами в упаковочные комплекты.

Упаковочные комплекты, используемые для транспортировки опасных грузов по воздуху, должны представлять собой емкости хорошего качества, сконструированные и надежно закрытые таким образом, чтобы предотвратить утечку, которая может быть вызвана в обычных условиях перевозки изменениями температуры, влажности, давления, или вибрации.

Упаковочные комплекты должны соответствовать содержимому. Упаковочные комплекты, находящиеся в непосредственном контакте с опасными грузами, должны обладать способностью противостоять любому химическому или другому воздействию таких грузов.

Упаковочные комплекты должны соответствовать предъявляемым техническим требованиям к материалам и конструкциям, указанным в Технических инструкциях и других нормативных документах.

Упаковочные комплекты, предназначенные для перевозки жидкостей, должны обладать способностью выдерживать без утечки давление, указанное в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху и других нормативных документах и не иметь устройств сброса избыточного давления.

Внутренние упаковочные комплекты должны упаковываться, защищаться и снабжаться прокладками таким образом, чтобы предотвратить разлом или утечку и осуществлять контроль за их перемещением внутри внешнего упаковочного комплекта (комплектов) в обычных условиях перевозки по воздуху. Прокладочные и абсорбирующие материалы не должны вступать в опасное взаимодействие с содержимым емкостей.

Ни одна емкость для перевозки ОГ не используется повторно до тех пор, пока она не прошла проверку, установившую, что в ней нет коррозии или других повреждений. В тех случаях, когда емкость используется повторно, должны быть предприняты все необходимые меры для того, чтобы не допустить загрязнения нового содержимого.

Если пустые неочищенные упаковочные комплекты могут представлять опасность в силу характера их прежнего содержимого, они плотно закрываются и обрабатываются, исходя из степени опасности, которую они представляют.

На внешней стороне грузового места не допускается наличие опасных веществ в количестве, которое может причинить вред окружающей среде.

Большинство упаковочных комплектов должны проходить эксплуатационные испытания для гарантии того, что они исключают любую утечку содержимого в обычных условиях перевозки. Требования испытаний упаковочных комплектов зависят от степени опасности предполагаемого содержимого, которая определяется их группой упаковывания.

Подробные требования к упаковочным комплектам для перевозки ОГ различных классов и порядок их испытаний приведены в Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО

7.1.6.2.6. Знаки опасности.

Знаки опасности должны иметь форму квадрата, повернутого на угол 45°, со стороной не менее 100мм, который условно разделен на два равных треугольника. При размерах тары менее 150 мм допускается уменьшать сторону квадрата до 50 мм. В верхнем треугольнике знака указывают символ опасности, в нижнем углу треугольника - номер класса (подкласса). Между символами и номером класса располагают надписи, характеризующие опасность груза



и меры предосторожности. Для взрывчатых веществ, кроме класса и подкласса, должна быть указана группа совместимости. На каждое грузовое место или внешнюю упаковку с ОГ грузоотправитель обязан наклеить знаки опасности или нанести символы знаков трафаретами: два на боковых сторонах упаковки и один на верхней поверхности (крышке), за исключением упаковок шарообразной формы и бутылей, на которые знаки наносятся на двух противоположных сторонах или к которым надежно прикрепляются бирки (знаки из жесткого прочного материала).

Если груз обладает дополнительными видами опасности, то на упаковку груза наклеивают (наносят) несколько знаков опасности. Номер класса на дополнительных знаках не указывается.

Знаки, применяемые для маркировки мест с опасными грузами, приведены в Технических инструкциях (Приложение 2, 3).

Бортпроводник (бортпроводник) или второй пилот обеспечивает контроль наличия знаков опасности на упаковке с опасным грузом.

Внимание! В случае если бирки для обозначения опасных грузов утрачены, оторвались или стали нечитаемыми, опасный груз к перевозке не принимается.

7.1.7. Обязанности АО "ЧукотАВИА"

7.1.7.1. Общие требования

7.1.7.1.1. АО "ЧукотАВИА", его агенты и предприятия по обслуживанию грузовых перевозок в аэропортах (далее - авиационные предприятия), участвующие в организации и проведении перевозок опасных грузов и оружия, обязаны получить сертификат соответствия и, при установлении требований, лицензию по процедурам, установленным в ГА РФ.

7.1.7.1.2. При заключении договора воздушной перевозки авиакомпания (агент) обязана предоставить всю требуемую информацию в соответствии с настоящим Руководством и согласовать действия в отношении перевозимых грузов (прежде всего - грузов высокой степени опасности, временное хранение которых на складах аэропортов запрещено), которые могут быть не приняты грузополучателем в установленные сроки.

7.1.7.1.2.1. В состав грузов, перечисленных в данной главе, могут входить опасные предметы и вещества. Персонал, осуществляющий приемку груза, должен обращать внимание на приведенные общие описания и типы ОГ.

В случае если грузоотправители предлагают к перевозке перечисленные ниже грузы, персонал, осуществляющий приемку груза, должен выяснить у грузоотправителей, соответствуют ли их грузы определениям классов ОГ.

В случае отсутствия опасных вложений В грузовой авианакладной после указания общего характера груза указывается «Груз неопасный». При наличии опасных вложений груз оформляется как ОГ.

7.1.7.1.3. Ответственность за соблюдение установленных требований возлагается на лицо, заключившее договор воздушной перевозки (оформившее грузовую накладную).

7.1.7.1.4. Воздушные суда Ан-26Б (в грузопассажирском варианте), Ан-26Б-100 (в грузопассажирском варианте, в компоновке на 42 кресла), Ми-8Т(МТВ), эксплуатируемые АО "ЧукотАВИА", относятся к комбинированным воздушным судам, грузовой отсек которых является грузовым отсеком класса «А». Воздушное судно Ан-26Б, эксплуатируемое АО "ЧукотАВИА", относится к комбинированным ВС, грузовой отсек которого при переоборудовании в грузовой вариант – грузовая кабина является грузовым отсеком класса «Е».

Воздушные суда ДНС-6-400 (передний изолированный багажный отсек), Ан-24РВ (задний изолированный багажный отсек), Ан-26Б-100 (в грузопассажирском варианте, в компоновке на 16 и 32 кресла), относятся к комбинированным воздушным судам, грузовой отсек которых является отсеком класса «С».



На ДНС-6-400 (передний изолированный багажный отсек), Ан-24РВ (задний изолированный багажный отсек), Ан-26Б-100 (в грузопассажирском варианте, в компоновке на 16 и 32 кресла) разрешается перевозить ОГ при наличии на борту самолёта пассажиров.

На ВС Ан-26Б, Ан-26Б-100 (в грузопассажирском варианте, в компоновке на 42 кресла), Ми-8Т(МТВ), разрешается перевозить ОГ при отсутствии на борту самолёта пассажиров.

Примечание. "Комбинированное воздушное судно" - это воздушное судно, в котором грузы и пассажиры перевозятся на основной палубе.

Внимание! АО "ЧукотАВИА" не перевозит делящиеся ядерные материалы, отнесенных по классификации ТИ ИКАО к классу опасности 7. Док. 9284.

7.1.7.2. Принятие груза к перевозке.

7.1.7.2.1. Приемка груза должна исключить возможность принятия к воздушной перевозке опасных грузов:

а) если опасные грузы не сопровождаются заполненным документом перевозки опасных грузов, за исключением тех случаев, когда в Правилах указано, что наличие такого документа не требуется.

б) до тех пор, пока не будет проверено каждое грузовое место, внешняя упаковка или грузовой контейнер с опасными грузами в соответствии с утвержденным порядком приемки.

7.1.7.2.2. Принятый порядок приемки должен исключить воздушную перевозку и наземную обработку опасных грузов как не имеющих степени опасности и быть направленным на выявление не декларированных (скрытых) опасных грузов и оружия.

7.1.7.2.3. Порядок регистрации пассажиров, багажа и приемки грузов.

Персонал, занятый на регистрации пассажиров, багажа и приемке грузов, должен быть надлежащим образом подготовлен, чтобы оказывать эксплуатантам содействие в определении и выявлении опасных грузов, предъявляемых в качестве смешанного груза.

Персонал, занимающийся регистрацией пассажиров, багажа и приемкой грузов, должен требовать от пассажиров (грузоотправителей) подтверждения в отношении содержимого любого грузового места в том случае, когда возникает подозрение, что это место может содержать опасные грузы. Опыт показывает, что во многих безобидных на вид местах, могут тем не менее содержаться опасные грузы.

Например:

Автомобили, автомобильные части см. Автомобильные части и т.д.

Автомобильные части (машина, мотор, мотоцикл). Могут содержать двигатели, карбюраторы или топливные баки, в которых находится или находилось топливо, жидкостные батареи, сжатые газы в устройствах заполнения пневматиков газом, а также огнетушители, пневмоподушки и т. д.).

Аппаратура искусственного дыхания. Может содержать баллоны со сжатым воздухом или кислородом, генераторы кислорода или охлажденный сжиженный кислород.

Аэростат, заполняемый горячим воздухом. Может содержать баллоны с легковоспламеняющимся газом, огнетушители, двигатели внутреннего сгорания, батареи и т. д.

Багаж пассажиров. Может содержать предметы, отвечающие какому-либо из критериев опасных грузов. В качестве примера можно привести устройства для фейерверка, легковоспламеняющиеся хозяйственные жидкости, коррозионные вещества для чистки кухонных плит или канализации, легковоспламеняющийся газ или жидкостные заправочные элементы для зажигалок или баллоны для туристических плиток, боеприпасы, спички, отбеливающие материалы, аэрозоли, не разрешаемые согласно п. 1.1.2 части 8, и т. д.

Баллоны. Могут содержать сжатый или сжиженный газ.

Буровое оборудование или оборудование для горных работ. Может включать взрывчатые вещества и/или другие опасные грузы.

Вакцины. Могут быть упакованы с использованием сухого льда (твердая двуокись углерода).



Водолазное снаряжение. Может содержать баллоны со сжатым газом (например, с воздухом или кислородом). Может также содержать высокоинтенсивные подводные лампы, которые могут выделять очень большое количество тепла при работе на открытом воздухе. Для безопасной перевозки такие лампы или батареи должны быть отключены.

Выключатели электрического оборудования или приборов. Могут содержать ртуть.

Горелки. Микрогорелки и зажигалки общего назначения, которые могут содержать легковоспламеняющийся газ и быть оснащены электронным зажигательным устройством. Горелки более крупных размеров могут иметь наконечник (часто снабженный выключателем самовоспламенения), подсоединенный к контейнеру или баллону с легковоспламеняющимся газом.

Детали машин. Могут содержать легковоспламеняющиеся клеи, краски, герметические составы и растворители, жидкостные или литиевые батареи, ртуть, баллоны со сжатым или сжиженным газом и т. д.

Диагностические пробы. Могут содержать инфекционные вещества.

Замороженные фрукты, овощи и т. д. Могут быть упакованы с использованием сухого льда (твердая двуокись углерода).

Замороженные эмбрионы. Могут упаковываться в охлажденный сжиженный газ или в сухой лед.

Запасные части для воздушного судна, находящегося на земле (AOG). Могут содержать взрывчатые вещества (светящиеся или прочие пиротехнические), химические генераторы кислорода, неисправные пневматики в сборе, баллоны со сжатым газом (кислород, двуокись углерода или огнетушители), топливо в оборудовании, жидкостные или литиевые батареи, спички.

Командно-топливные агрегаты. Могут содержать легковоспламеняющиеся жидкости.

Лабораторное/проверочное оборудование. Может содержать элементы, попадающие по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические и коррозионные вещества.

Магнит и другие изделия из подобного материала. Могут в отдельности или в совокупности подпадать под определение намагниченного материала (см. п. 9.1 части 2).

Медицинские препараты. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества.

Металлические ограждения. Могут содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы (см. п. 9.1 части 2).

Металлические трубы. Могут содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы (см. п. 9.1 части 2).

Металлический строительный материал. Может содержать ферромагнитный материал, на который могут распространяться особые требования к хранению, поскольку он может оказывать влияние на бортовые приборы (см. п. 9.1 части 2).

Механизмы (машины) с электрическим приводом (кресла-каташки, газонокосилки, электрокары для гольфа и т. д.). Могут содержать жидкостные батареи.

Несопровождаемый багаж пассажиров/личные вещи. Может содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов. Примеры включают в себя пиротехнические средства, легковоспламеняющиеся жидкости хозяйственного назначения, составы для очистки печей или водопроводных труб от ржавчины, легковоспламеняющийся газ или жидкие заправочные элементы зажигалок, или баллоны для туристских плиток, спички, отбеливающие составы, аэрозоли и т. д.



Оборудование киносъемочных групп и групп представителей средств массовой информации. Может содержать взрывные пиротехнические устройства, генераторы, в состав которых входят двигатели внутреннего сгорания, жидкостные батареи, топливо, предметы, выделяющие тепло и т. д.

Оборудование команд, участвующих в авто- или мотогонках. Может содержать двигатели, карбюраторы или топливные баки, в которых находится топливо или остатки топлива, жидкостные батареи, легковоспламеняющиеся аэрозоли, нитрометан или другие добавки к бензину, баллоны со сжатыми газами и т. д.

Образцы для испытаний. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности инфекционные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества.

Объединенные партии грузов (контейнеры). Могут содержать любые опасные грузы определенных классов.

Охлаждающая смесь (жидкая). Обозначает охлажденные сжиженные газы, такие, как аргон, гелий, неон, азот.

Приборы. Могут включать барометры, манометры, ртутные выключатели, выпрямительные лампы, термометры и т. д., содержащие ртуть.

Ремонтные комплекты. Могут содержать органические перекиси и легковоспламеняющиеся клеи, краски, основанные на растворителях, смолы и т. д.

Семенная жидкость. Может быть упакована с использованием сухого льда или охлажденного сжиженного газа. См. также описание, касающееся транспортного контейнера «сухого» типа.

Стоматологическая аппаратура. Может содержать смолы или растворители, сжатый или сжиженный газ, ртуть и радиоактивный материал.

Транспортный (перевозочный) контейнер «сухого» типа (транспортный контейнер «испарительного» типа). Может содержать свободный жидкий азот. Транспортные контейнеры «сухого» типа не поддаются под действие настоящих Инструкций только в том случае, если они не допускают выпускание свободного жидкого азота независимо от размещения упаковочного комплекта.

Туристическое оборудование. Может содержать легковоспламеняющиеся газы (бутан, пропан и т. д.), легковоспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин и т. д.) или легковоспламеняющиеся твердые вещества (гексамин, спички и т. д.).

Фармацевтические препараты. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности радиоактивный материал, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические и коррозионные вещества.

Фотопринадлежности. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности устройства, выделяющие тепло, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические и коррозионные вещества.

Химические вещества. Могут содержать элементы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, в частности, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозионные вещества.

Химические вещества для бассейнов. Могут содержать окисляющие или коррозионные вещества.

Хозяйственные принадлежности. Могут содержать предметы, включаемые по какому-либо критерию в категорию опасных грузов, например, легковоспламеняющиеся жидкости, такие, как краска, основанная на растворителях, клеи, полировальные материалы, аэрозоли



(для пассажиров, не разрешаемые согласно п. 1.1.2 части 8), отбеливающие материалы, средства очистки печей или водосточных труб от ржавчины, боеприпасы, спички и т. д.

Холодильники. Могут содержать сжиженные газы или раствор аммиака.

Экспедиционное оборудование. Может включать взрывчатые вещества (сигнальные ракеты) легковоспламеняющиеся жидкости (газолин), легковоспламеняющийся газ (газ, используемый в туристических целях) или другие опасные грузы.

Электрическое оборудование. Может содержать намагниченные материалы, ртуть в устройстве включения, электронные лампы или жидкостные батареи.

Ящики для инструмента. Могут содержать взрывчатые вещества (пистонные заклепки), сжатые газы или аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном или горелки), легковоспламеняющиеся клеи и/или краски, коррозионные жидкости и т. д.

7.1.7.3. Контрольный перечень приемки опасного груза.

Для обеспечения соблюдения требований по приемке грузов к воздушной перевозке, необходимо использовать приемно-контрольный перечень приемки опасного груза.

Форма контрольного перечня приемки опасного груза устанавливается АО «ЧукотАВИА».

Приёмно-контрольный перечень применяется при проверке опасного груза в аэропорту отправления (загрузки ВС) и предназначен для контроля наличия (отсутствия) и полноты перевозочной документации на предъявленный к воздушной перевозке опасный груз. Проверка производится по каждому пункту, указанному в приёмно-контрольном перечне. Если на какой-либо вопрос при заполнении получен отрицательный ответ, груз к перевозке не принимается (Приложение 1.).

Примечание. По согласованию разрешается использование бланка контрольного перечня приемки опасного груза, разработанного обслуживающей компанией.

Для обеспечения соблюдения требований по приемке грузов к воздушной перевозке, необходимо использовать и заполнить приёмно-контрольный перечень (Check-list).

Приёмно-контрольный перечень заполняется в двух экземплярах, один из которых прикладывается к сопровождающей груз документации, другой хранится не менее 1 года в архиве подразделения, принявшей опасный груз к перевозке. Приёмно-контрольный перечень не требуется для ОГ в ограниченных количествах и для радиоактивного материала в освобождённых упаковках.

Приёмно-контрольный перечень заполняется персоналом, осуществляющий приемку груза, в двух экземплярах, один из которых прикладывается к сопровождающей груз документации.

Бланк приёмно-контрольного перечня не является бланком строгой отчетности.

- Приведенные вопросы разбиты на четыре группы. Допускается три варианта ответов на них в соответствующих местах клеток бланка: «Да», «Нет» и «Н/О» - не определено.

- Ответ производится зачеркиванием соответствующей клетки бланка.

- При наличии ответов «Нет» необходимо устранить выявленные недостатки.

- При неприменимости вопроса к отправляемому грузу должен быть отмечен ответ «Н/О».

- При заполнении бланка необходимо ответить на все вопросы, занести в графу номер авиагрузовой накладной, свою должность, фамилию, дату, время заполнения и поставить подпись.

- Первая группа предназначена для проверки правильности заполнения «Декларации отправителя опасного груза». Вторая группа включает в себя один вопрос о наличии в авиагрузовой накладной соответствующей записи. Третья группа предназначена для проверки упаковки и маркировки отправляемого груза. Четвертая группа предназначена для проверки выполнения требований авиакомпаний и других дополнительных требований.



Приемно-контрольный перечень должен быть подписан агентом по продаже грузовых перевозок – приемосдатчиком, который принял груз (с указанием должности и времени приемки).

7.1.7.4. Проверка на выявление повреждений или утечки.

7.1.7.4.1. Грузовые места и внешние упаковки с опасными грузами, а также грузовые контейнеры, содержащие радиоактивные вещества, проверяются на выявление признаков утечки или повреждения до погрузки на воздушные суда или в средство пакетирования грузов. Протекающие и поврежденные грузовые места, внешние упаковки или грузовые контейнеры грузить на ВС запрещается.

7.1.7.4.2. Средство пакетирования грузов, если не проведена его проверка, устанавливающая отсутствие утечки или повреждения находящихся в нем опасных грузов, грузить на ВС запрещается.

7.1.7.4.3. Если оказывается, что какое-либо место с опасным грузом, погруженное на ВС, повреждено или имеет утечку, эксплуатант обязан снять такое место с ВС или принять меры к тому, чтобы это место было снято соответствующим полномочным органом или организацией.

После снятия грузового места эксплуатант обязан обеспечить надлежащее состояние остальной части грузовой отправки для перевозки по воздуху и защите других грузовых мест от загрязнения.

7.1.7.4.4. Грузовые места или внешние упаковки с опасными грузами и грузовые контейнеры, содержащие радиоактивные вещества, должны быть проверены на выявление признаков повреждений или утечки при их выгрузке с воздушного судна или из средства пакетирования грузов. При обнаружении признаков повреждений или утечки, в целях выявления повреждений или загрязнения, должна производиться проверка зоны, в которой опасные грузы или средства пакетирования грузов размещались на борту воздушного судна.

7.1.7.5. Ограничения при погрузке в пассажирский салон или кабину экипажа.

Опасные грузы не перевозятся в салоне воздушного судна, занятом пассажирами, или в кабине экипажа воздушного судна, за исключением обстоятельств, предусмотренных положениями Технических инструкций ИКАО.

Краткий перечень опасных грузов, свободно допускаемых к перевозке пассажирами и экипажем, приведен в «Правилах проведения предполётного и послеполётного досмотров» (Приказ МТ РФ 25.07.2007 г. № 104).

Глава 8 Технических инструкций, именуемая «Положения, касающиеся опасных грузов, перевозимых пассажирами и членами экипажа», более полно определяет перечень ОГ, допустимых (свободно или по согласованию с эксплуатантами) к перевозке, порядок регистрации пассажиров, членов экипажа и выявления запрещенных к перевозке ОГ.

Глава 8 устанавливает, что если это иначе ниже не оговорено, ни пассажиры, ни члены экипажа не должны перевозить опасные грузы ни в качестве ручного или зарегистрированного багажа, ни внутри такого багажа, ни при себе. Ручные чемоданы, снабженные устройствами обеспечения безопасности и содержащие опасные грузы, например литиевые батареи или пиротехнические вещества, полностью запрещены (Смотри наименование в таблице 3-1 Перечня опасных грузов).

Положения Технических инструкций не распространяются на следующие изделия и вещества при их перевозке пассажирами и членами экипажа:

а) алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, когда они находятся в таре, предназначенной для розничной торговли, причем общее количество нетто таких напитков на одно лицо составляет 5 л.

Примечание. Алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24% не подпадают под действие каких-либо ограничений.



б) нерадиоактивные лекарства или туалетные принадлежности (включая аэрозоли). Кроме того, аэрозоли категории 2.2 без какой-либо дополнительной опасности для использования в спортивных или бытовых целях при перевозке только в зарегистрированном багаже. Общее количество нетто всех таких изделий, перевозимых каждым лицом, не превышает 2 кг или 2 л, и количество нетто каждого отдельного изделия не должно превышать 0,5 кг или 0,5 л. Предполагается, что в категорию «лекарства и туалетные принадлежности» должны быть включены такие предметы, как лаки для волос, духи, одеколоны и медикаменты, содержащие спирт;

с) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) небольшие баллоны с газообразным кислородом или воздухом, необходимые для медицинских целей;

д) небольшие баллоны с углекислым газом для приведения в действие искусственных конечностей, а также запасные баллоны аналогичных размеров, если это необходимо для обеспечения необходимых запасов на время всего путешествия;

е) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов), только в качестве зарегистрированного багажа, надежно упакованные в ящики патроны для спортивных целей, относящиеся к категории 1.4S, в количестве, не превышающем по весу брутто 5 кг на одно лицо для личных целей, исключая боеприпасы с разрывными или зажигательными пулями. Нормы груза для нескольких лиц нельзя объединить в одно или несколько грузовых мест;

ф) сухой лед в количестве не более 2 кг на одно лицо при использовании его для охлаждения не представляющих опасность скоропортящихся продуктов, на которые не распространяются настоящие Инструкции, при условии, что газообразная двуокись углерода может выходить из грузового места, перевозимого:

- в ручной клади или

- с санкции эксплуатанта (эксплуатантов) - в регистрируемом багаже;

г) безопасные спички или зажигалка индивидуального пользования, перевозимые отдельным лицом при себе. Однако перевозка зажигалок, содержащих неабсорбированное жидкое топливо (за исключением сжиженного газа), топлива для зажигалок и дозоправочных элементов не разрешается ни при себе, ни в зарегистрированном или ручном багаже.

Примечание. Перевозка термостичек воздушным транспортом запрещена.

h) стимуляторы сердечной мышцы или другие устройства на радиоактивных изотопах, включая устройства с питанием от литиевых батарей, имплантированные в тело человека, или радиоактивные фармацевтические препараты, содержащиеся в теле человека как следствие лечения;

и) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) кресла-каталки для перевозки больных или другие приводимые в действие батареями подвижные средства, снабженные непротекающими батареями (см. Инструкцию по упаковке 806 и специальное положение А67) и перевозимые в зарегистрированном багаже, при условии, что клеммы батарей защищены от коротких замыканий и батарея надежно прикреплена к креслу-каталке или подвижному средству;

j) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) кресла-каталки для перевозки больных или другие приводимые в действие батареями подвижные средства, снабженные протекающими батареями и перевозимые в зарегистрированном багаже, при условии, что кресло-каталку или подвижное средство можно грузить, размещать, крепить и выгружать только в вертикальном положении, и при условии, что батарея отключена, клеммы батарей защищены от коротких замыканий и батарея надежно прикреплена к креслу-каталке или подвижному средству. Если кресло-каталку или подвижное средство не представляется возможным грузить, крепить и выгружать только в вертикальном положении, батарею необходимо снять и кресло-каталку или подвижное средство затем можно перевозить без ограничений как зарегистрированный багаж. Снятую батарею необходимо перевозить в прочных жестких упаковочных комплектах, при этом:



1) эти упаковочные комплекты должны исключать утечку и не пропускать жидкость батарей; необходимо также обеспечивать защиту от опрокидывания путем крепления к поддонам или путем их крепления в грузовых отсеках с помощью надлежащих крепежных средств (помимо связывания с фрагтом или багажом), например с помощью затяжных лент, скоб или опор;

2) батареи необходимо защищать от коротких замыканий, крепить вертикально в таких упаковочных комплектах и обкладывать достаточным количеством совместимых абсорбирующих материалов, чтобы полностью впитывать содержащуюся в них жидкость;

3) на такие упаковочные комплекты необходимо наносить знак размещения упаковки, маркировку «батарея жидкостная, с креслом-каталкой» или «батарея жидкостная, с подвижным средством» и знак коррозионной опасности;

Командиру воздушного судна необходимо сообщать местоположение кресла-каталки для перевозки больных или подвижного средства с установленной батареей или местоположение упакованной батареи.

Рекомендуется, чтобы пассажиры заблаговременно согласовывали действия с каждым эксплуатантом; кроме того, на батареи, которые не являются непротекающими, следует, по мере возможности, устанавливать вентиляционные пробки, предотвращающие утечку;

к) щипцы для каталитической завивки волос, содержащие углеводородный газ, не более одних щипцов на одно лицо в зарегистрированном багаже при условии, что нагревательный элемент имеет надежный защитный колпак. Газовые дозaprочные элементы для таких щипцов перевозить запрещается;

л) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) только в ручном багаже ртутный барометр или ртутный термометр, перевозимый представителем правительственного бюро погоды или аналогичного официального органа. Барометр или термометр должен быть упакован в прочный внешний упаковочный комплект, содержащий уплотненный внутренний вкладыш или мешок из прочного непроницаемого или проколостойкого материала, не пропускающего ртуть, который предотвращает утечку ртути из грузового места независимо от его позиции. Командир воздушного судна должен иметь информацию о барометре или термометре;

м) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) на одно лицо не более двух небольших баллонов с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2, вставленных в самонадувающийся спасательный жилет для целей надувания, плюс не более двух запасных зарядов к нему;

н) с разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) выделяющие тепло изделия (т. е. оборудование, приводимое в действие батареями, такое как подводные фонари, и паяльное оборудование, которое при случайном включении будет выделять большое количество тепла и может вызвать пожар) могут перевозиться только в ручной клади. Выделяющий тепло компонент или источник энергии должен быть снят, чтобы исключить непреднамеренное функционирование при перевозке;

о) один небольшой медицинский или клинический термометр, содержащий ртуть, для личного использования, если он находится в защитном футляре.

р) С разрешения эксплуатанта (эксплуатантов) на одно лицо – один рюкзак со спасательным снаряжением на случай снежных лавин с пиротехническим спусковым механизмом, содержащим не более 200 мг взрывчатого вещества категории 1.4S и не более 250 мг сжатого газа категории 2.2. Этот рюкзак должен упаковываться таким образом, чтобы спусковой механизм не мог быть случайно приведен в действие. Воздушные мешки, находящиеся в рюкзаке, должны быть снабжены клапанами сброса давления.

q) Бытовые электронные устройства (часы, счетные машины, камеры, сотовые телефоны, портативные компьютеры, видеокамеры и т. д.), содержащие литиевые элементы или батареи, в том случае, когда они перевозятся пассажирами или экипажем для личного пользования. Запасные батареи должны отдельно защищаться таким образом, чтобы



исключалась возможность короткого замыкания, и перевозиться только в ручной клади. Кроме того, в каждой запасной батарее:

- применительно к батареям из лития или литиевого сплава, содержание лития не должно превышать более двух грамм; или
- применительно к батареям на ионах лития, общее эквивалентное содержание лития не должно превышать 8 г.

- 7.1.7.6. Устранение загрязнения.

- 7.1.7.6.1. Любое опасное загрязнение, найденное на борту воздушного судна в результате утечки или повреждения опасных грузов, должно быть незамедлительно устранено.

7.1.7.6.2. Воздушное судно, загрязненное радиоактивными веществами, немедленно снимается с эксплуатации и не возвращается в эксплуатацию до тех пор, пока уровень радиации на любой доступной поверхности или нефиксированное загрязнение не будет ниже значений, определенных в нормативной документации РФ.

7.1.7.7. Безопасные расстояния и отдельное размещение.

7.1.7.7.1. Общие требования.

Особенности воздушной перевозки также устанавливают необходимость исключения совместной погрузки несовместимых ОГ (вследствие возможной реакции между ними значительно увеличивается опасность).

Упаковки, содержащие опасные грузы, которые могут опасно реагировать друг с другом не должны размещаться рядом или в таком положении, которое приведет к их взаимодействию в случае утечки.

В целях обеспечения приемлемых безопасных расстояний между местами с опасными грузами различных классов, необходимо соблюдать требования относительно раздельного размещения ОГ, приведенные в таблице № 12.

Отдельное размещение грузовых мест с опасными грузами.

Таблица №2.

Класс или категория	Класс или категория							
	1	2	3	4.2	4.3	5.1	5.2	8
1	Прим. 1	Прим. 2	Прим. 2	Прим. 2	Прим. 2	Прим. 2	-	Прим. 2
2	Прим. 2	-	-	-	-	-	-	-
3	Прим. 2	-	-	-	-	X	-	-
4.2	Прим. 2	-	-	-	-	X	-	X
4.3	Прим. 2	-	-	-	-	X	-	X
5.1	Прим. 2	-	X	X	-	-	-	-
5.2	Прим. 2	-	-	-	-	-	-	-
8	X	-	-	-	X	-	-	-

Знак «X» на пересечении ряда и колонки указывает на то, что места с опасными грузами таких классов не могут соприкасаться или размещаться рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки содержимого. Например: место с опасными грузами класса 4.2 не может располагаться рядом или соприкасаться с местами, содержащими опасные грузы категории 5.1.

Внимание! Некоторые упаковки, содержащие ОГ, не должны размещаться на ВС рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки. Некоторые упаковки, содержащие ОГ из-за своих характеристик необходимо отделять от других специальных грузов (живые животные).

Примечание 1. Взрывчатые вещества с группами совместимости А-К и N можно совместно размещать при условии выполнения следующих требований:

а) упаковки, помеченные одной и той же буквой группы совместимости и одним и тем же номером категории, можно размещать совместно;



б) взрывчатые вещества одной группы совместимости, но разных категорий, можно размещать совместно, при условии применения к ним в целом мер безопасности как к грузу, относящемуся к категории, имеющей меньший номер. Однако если взрывчатые вещества категории 1.5 группы совместимости D размещаются вместе с взрывчатыми веществами категории 1.2 группы совместимости D, то для целей перевозки со всей партией груза следует обращаться как с грузом категории 1.1 группы совместимости D;

с) упаковки, на которых нанесены различные буквы групп совместимости, не должны размещаться совместно (независимо от номера категории), за исключением далее приведенных условий.

Взрывчатые вещества групп совместимости C, D и E могут размещаться совместно. Надлежащая категория определяется в соответствии с вышеприведенными требованиями. Любая комбинация изделий групп совместимости C, D и E относится к группе совместимости E. Любая комбинация веществ групп совместимости C и D должна относиться к наиболее подходящей группе совместимости из указанных в Перечне опасных грузов с учетом преобладающих характеристик комбинированного груза.

Взрывчатые вещества группы совместимости S можно размещать совместно с взрывчатыми веществами всех других групп совместимости, кроме групп A и L.

Взрывчатые вещества группы совместимости L не должны размещаться с взрывчатыми веществами других групп совместимости. Они могут размещаться только с аналогичными взрывчатыми веществами группы совместимости L.

Взрывчатые вещества группы совместимости N не должны размещаться совместно с взрывчатыми веществами других групп совместимости, кроме группы S. Однако они могут также размещаться с взрывчатыми веществами групп совместимости C, D и E, и при этом взрывчатые вещества группы совместимости N должны рассматриваться как взрывчатые вещества, относящиеся к группе совместимости D.

Примечание 2. Вещества этого класса или категории не должны размещаться совместно с взрывчатыми веществами, за исключением взрывчатых веществ категории 1.4, группа совместимости S.

Примечание 3. Грузовые места, содержащие опасные грузы, характеризующиеся несколькими видами опасности, которые требуют отдельного размещения в соответствии с таблицей, нет необходимости размещать отдельно от грузовых мест, которые отнесены к тому же номеру ООН.

7.1.7.7.2. Размещение токсических и инфекционных веществ.

Вещества, требующие нанесения знаков опасности класса 6 (токсичные и инфекционные вещества), не должны перевозиться на ВС в одном отсеке с животными, веществами, маркированными или известными как пищевые продукты, корма или другие годные в пищу вещества, предназначенные для потребления людьми или животными, если яды и продукты питания не погружены в отдельные средства пакетирования грузов и при размещении на борту ВС средства пакетирования грузов не находятся рядом друг с другом или токсические и инфекционные вещества погружены в одно средство пакетирования грузов, а пищевые продукты или животные в другое закрытое средство пакетирования грузов.

7.1.7.7.3. Погрузка самонадувающихся устройств для спасения жизни людей.

В одном грузовом отсеке, доступ в который затруднен, можно перевозить не более одного самонадувающегося спасательного плота или бортового аварийного трапа, упакованных в соответствии с требованиями соответствующей инструкции по упаковке.

7.1.7.7.4. Выполнение воздушной перевозки двуокиси углерода, твердой (сухого льда)

Сухой лед (ICE) должен перевозиться как:

- опасные грузы (сухой лед, как предмет отправки);
- хладагент для опасных грузов;
- хладагент для обычных грузов.



Сухой лед должен быть заявлен в Заявке грузоотправителя на опасные грузы и в NOTOC.

Если сухой лед не заявлен грузоотправителем в заявке на перевозку опасного груза, то информация должна быть размещена в Разделе «Характер и количество груза» в Грузовой накладной, и он должен быть заявлен в NOTOC; упаковка должна быть промаркирована Знаком «Сухой Лед», на котором указан вес нетто сухого льда.

Сухой лед можно перевозить при условии принятия эксплуатантом соответствующих мер в зависимости от типа воздушного судна, вентиляционных характеристик ВС, метода упаковывания и размещения, а также от того, будут ли перевозиться этим же рейсом животные, плем. яйцо.

Сублимация сухого льда может привести к значительным концентрациям углекислого газа на борту ВС. Высокие концентрации CO₂ могут влиять на дыхание экипажа и пассажиров.

Примечание. Максимально разрешенный вес сухого льда на ВС АО «ЧукотАВИА» – 200кг.

Внимание! Загрузка на ВС неупакованного сухого льда запрещена.

При перевозке сухого льда, независимо от его количества, двери отсеков ВС, в которых он перевозится, требуется держать открытыми как можно дольше до окончания всех работ по подготовке ВС к вылету.

7.1.7.7.5. Намагниченный материал.

Намагниченные материалы не должны грузиться в таком положении, когда они оказывают значительное влияние на совмещенные магнитные компасы или на чувствительные элементы основного компаса.

Влияние считается значительным, если напряженность магнитного поля намагниченных материалов достигает 0,418 А/м в том месте, где расположены авиационные компасы или чувствительные элементы компасов. При размещении минимальное расстояние от намагниченных материалов до авиационных компасов или чувствительных элементов компасов определяется значением напряженности поля намагниченных материалов, и оно изменяется от 1,5 м.

Внимание! Несколько грузовых мест могут создавать совокупный эффект.

7.1.7.7.6. Перевозка грузов повышенной опасности (особо опасных грузов).

К грузам, запрещенным к воздушной перевозке при любых обстоятельствах (особо опасным) относятся изделия и вещества, которые конкретно названы в Перечне ОГ путём указания наименования в качестве запрещенного к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах (вместо присвоенного Номера по списку ООН) и не перевозятся на воздушных судах любого типа.

В связи с невозможностью привести полный перечень таких ОГ к ним относят вещества или изделия со следующими свойствами:

- 1) Взрывчатые вещества, которые воспламеняются или разлагаются под воздействием температуры 75С° в течение 48 часов;
- 2) Взрывчатые вещества, содержащие смеси хлоратов с фосфором;
- 3) Твердые взрывчатые вещества, которые классифицируются как вещества с чрезвычайно высокой чувствительностью к механическому удару;
- 4) Взрывчатые вещества, содержащие как хлораты, так и соли аммония;
- 5) Жидкие взрывчатые вещества, которые классифицируются как вещества с умеренной чувствительностью к механическому удару;
- 6) Любое вещество или изделие, предложенное для перевозки, которое способно выделять опасное количество тепла или газа в обычных условиях перевозки по воздуху;
- 7) Легковоспламеняющиеся твердые вещества и органические перекиси, которые обладают способностью взрываться и которые упакованы таким образом, что в качестве знака дополнительного риска правилами классификации предусматривается использование знака опасности взрыва.



Классификация грузов повышенной опасности (особо опасных грузов):

Класс 1, категория 1.1: взрывчатые вещества.

Класс 1, категория 1.2: взрывчатые вещества.

Класс 1, категория 1.3: взрывчатые вещества группы совместимости С.

Класс 1, категория 1.4: номера ООН 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 и 0500.

Класс 1, категория 1.5: взрывчатые вещества.

Категория 2.3: токсические газы (за исключением аэрозолей).

Класс 3: десенсибилизированные взрывчатые вещества.

Категория 4.1: десенсибилизированные взрывчатые вещества.

Категория 6.1: вещества группы упаковки 1, за исключением тех случаев, когда они перевозятся в соответствии с изложенными в главе 5 части 3 Doc 9284 AN/905 ИКАО положениями, касающимися опасных грузов в освобожденных количествах.

Категория 6.2: инфекционные вещества категории А (номер ООН 2814 и ООН 2900).

1) Радиоактивный материал означает любой материал, содержащий радионуклиды, в котором концентрация активности, а также полная активность груза превышают значения, указанные в данном Положении.

Человек не может заметить радиацию, но ее можно определить соответствующими приборами.

Значение Транспортного индекса (Т.И.) для упаковки, внешней упаковки или грузового контейнера должно определяться максимальным уровнем излучения в единицах «миллизиверт в час» (мЗв/ч) на расстоянии 1 м от внешних поверхностей упаковки, внешней упаковки или грузового контейнера:

$$1 \text{ Т.И.} = 10 \text{ мЗв/ч} = 0,01 \text{ мЗв/ч}$$

Таблица №3.

Категории упаковок и внешних упаковок		
Транспортный индекс	Максимальный уровень излучения в любой точке внешней поверхности	Категория
0 *	не более 0,005 мЗв/ч	I - Белая
более 0, но не более 1 *	более 0,005 мЗв/ч, но не более 0,5 мЗв/ч	II - Желтая
более 1, но не более 10	более 0,5 мЗв/ч, но не более 2 мЗв/ч	III - Желтая

* Если измеренный Транспортный индекс не превышает 0,05, то приведенное значение может равняться нулю.

За исключением грузов, перевозимых в условиях исключительного использования, Транспортный индекс любой упаковки или внешней упаковки не должен превышать 10, а индекс безопасности по критичности любой упаковки или внешней упаковки не должен превышать 50.

Максимальный уровень излучения в любой точке внешней поверхности упаковки или внешней упаковки не должен превышать 2 мЗв/ч.

– Радиоактивный материал, освобожденная упаковка;

– Делящиеся радиоактивные материалы не принимаются к перевозке на рейсах АО "Чукотавиа".

Радиоактивные упаковки, внешние упаковки и грузовые контейнеры Категории II – Желтая и Категории III – Желтая должны размещаться отдельно на борту ВС.

Радиоактивные материалы Категории II – Желтая и Категории III – Желтая не должны располагаться друг над другом!



Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов АО «Чукотавиа»

Радиоактивные материалы должны располагаться отдельно от несовместимых товаров.

Радиоактивные упаковки, внешние упаковки и грузовые контейнеры Категории II – Желтая и Категории III – Желтая должны размещаться отдельно от пассажиров и от не проявленных пленок.

Минимальное расстояние разделения указано в следующих таблицах:

– Минимальное расстояние в метрах от поверхности каждой упаковки, внешней упаковки или грузового контейнера с радиоактивными материалами до непроявленных фотопленок или пластин указано в табл. 14.

– Минимальное расстояние от поверхности упаковок, внешних упаковок и грузовых контейнеров с радиоактивными материалами до ближайшей поверхности перегородок пассажирского салона или кабины экипажа, или до пола указано в табл. 15.

Таблица №4.

Общая сумма транспортных индексов	Время нахождения в пути, час				
	2 или менее	2 - 4	4 - 8	8 - 12	12 - 24
1	0.4	0.6	0.9	1.1	1.5
2	0.6	0.8	1.2	1.5	2.2
3	0.7	1.0	1.5	1.8	2.6
4	0.8	1.2	1.7	2.2	3.1
5	0.8	1.3	1.9	2.4	3.4
10	1.4	2.0	2.8	3.5	4.9

Таблица №5.

Общая сумма транспортных индексов	Минимальное расстояние (м)
0,1 ÷ 1,0	0,30
1,1 ÷ 2,0	0,50
2,1 ÷ 3,0	0,70
3,1 ÷ 4,0	0,85
4,1 ÷ 5,0	1,00
5,1 ÷ 6,0	1,15
6,1 ÷ 7,0	1,30
7,1 ÷ 8,0	1,45
8,1 ÷ 9,0	1,55
9,1 ÷ 10,0	1,65

В приведенных таблицах указано минимальное вертикальное расстояние от поверхности отдельной упаковки до поверхности перегородок пассажирского салона или кабины экипажа.

Радиоактивные материалы Категории I – Белая не требуют физического разделения с другими грузами.

Если упаковки, внешние упаковки или грузовые контейнеры размещаются отдельно по группам то нужно использовать таблицу Минимальное расстояние от поверхности упаковок, внешних упаковок и грузовых контейнеров с радиоактивными материалами до ближайшей поверхности перегородок пассажирского салона или кабины экипажа, или до пола.

Каждое грузовое место (средство пакетирования), перевозимое на ВС, должно быть надежно

закреплено (защвартовано) с учётом возможных перегрузок на данном типе ВС, возникающих при его аварийной посадке.

Погрузка на грузовые воздушные суда



Места с опасным грузом, снабженные знаком "Только на грузовом воздушном судне", грузятся

таким образом, что член экипажа или другое уполномоченное лицо имеет возможность осматривать, обрабатывать и, если позволяют размер и вес, отделять такие места от других грузов в полете.

Данное положение не относится к:

а) веществам класса 3, группа упаковки III, которые не характеризуются дополнительной

опасностью;

б) токсическим и инфекционным веществам (класс 6);

в) радиоактивным веществам (класс 7);

г) прочим опасным грузам (класс 9).

2) Перевозка взрывчатых веществ (ВВ).

Перевозка ВВ осуществляется с соблюдением всех требований «Правил воздушной перевозки ОГ». Особое внимание обращается на недопущение запрещенных к перевозке ВВ воздушным транспортом при любых обстоятельствах, запрещенных к перевозке совместно с пассажирами, на ограничение массы (объема) нетто ВВ в одной упаковке, на совместимость перевозки различных видов опасных грузов. Оформление перевозочной документации и контроль над выполнением «Правил перевозок» в классифицированных аэропортах (вертодромах на которых имеется СОП) производится службой организации перевозок, а на посадочных площадках КВС. При этом "Заказчик" обязан выдать КВС справку о весе и характере ВВ. КВС вправе отказаться от перевозки ВВ, в случае нарушения правил подготовки и оформления ВВ для доставки их к месту назначения.

Особенности перевозок ВВ при авиационных работах обусловлены особенностями выполнения хозяйственной деятельности «Заказчика».

При выполнении полетов в интересах «Заказчика» разрешается совместная перевозка взрывчатых веществ (ВВ) и средств инициирования (средств взрывания СВ) с персоналом Заказчика, их полевым имуществом, средствами жизнеобеспечения и пожаротушения. При этом капсулы-детонаторы, электродетонаторы и зажигательные трубки должны быть уложены в металлические контейнеры, изготавливаемые по технической документации (ТУ 56 292-88).

Контейнеры должны размещаться в ВС на расстоянии не менее одного метра от упаковок с ВВ.

Взрывчатые Вещества (ВВ) являются наиболее чувствительными к механическим воздействиям из всех классов ОГ и поэтому к воздушной перевозке допускаются только те ВВ, которые поименованы в Перечне ОГ «Правил воздушной перевозки опасных грузов», как разрешенные, и только в тех количествах на одну упаковку, какие указаны в Перечне.

В случае отсутствия или запрещения в Перечне, предполагаемого к использованию наименования ВВ, необходимо при заключении договора на авиационные работы оформить включение его в Перечень Правил воздушной перевозки опасных грузов или освобождение от запрещения к воздушной перевозке. Оформление включения в Перечень как разрешенного или освобождения от запрещения к перевозке возлагается на заказчика.

ВВ принимаются к перевозке на ВС только в стандартной (штатной) таре и упаковке, которая должна иметь соответствующую маркировку и быть опломбированной.

Внимание! ВВ в поврежденной таре и упаковке к воздушной перевозке не допускаются.

Для ускорения доставки к местам работ и механизации погрузочно-разгрузочных работ, допускается укладка ВВ в групповую тару с нанесением на нее знаков опасности и манипуляции.

Групповая упаковка должна содержать в себе упаковочный лист и быть опломбированной. В групповую упаковку **не допускаются** укладка средств взрывания (СВ) – капсулей-детонаторов, электродетонаторов и зажигательных трубок.



Погрузочно-разгрузочные работы с ВВ, принадлежащими «Заказчику», выполняются с особой осторожностью силами работников «Заказчика», прошедших соответствующий инструктаж по мерам безопасности при выполнении этих работ.

Подбор персонала, его инструктирование, обеспечение средствами защиты и ответственность за его работу – возлагаются на «Заказчика».

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- производить погрузку-выгрузку ВВ на общих стоянках ВС;
- производить погрузку-выгрузку любых пожароопасных и взрывоопасных грузов во время грозы;
- производить погрузку-выгрузку ВВ при работающих двигателях, а также во время технического обслуживания и заправки ВС горючим, маслом и т.д.

При совместной перевозке ВВ и СВ на борт ВС, в первую очередь, грузят ВВ и в самом конце погрузки – СВ.

При выгрузке и десантировании – наоборот.

Взвешивание ВВ производится «Заказчиком». Аэропорт отправления (Экипаж ВС) имеет право потребовать произвести контрольное взвешивание. При расхождении даже одного места груза с данными, указанными "Заказчиком", – грузы к перевозке не допускаются, о чем делается соответствующая запись в акте-отчете.

При размещении на борту ВС – взрывчатые вещества укладываются в штабеля и надежно закрепляются (швартуются). При одновременной перевозке разных ВВ – они должны размещаться отдельно друг от друга. Контейнеры с упаковками капсулей детонаторов, электродетонаторами и электрозажигательными трубками должны размещаться на расстоянии не менее 1м от упаковок с ВВ и детонирующим шнуром. Интервал между упаковками может заполняться прочими нейтральными грузами.

Во время полета должно быть организовано постоянное наблюдение за состоянием перевозимых взрывчатых веществ (ВВ). При обнаружении в полете каких-либо неисправностей, КВС принимает меры по ликвидации неисправностей, а при явной угрозе безопасности полета – принимает решение о сбросе неисправных грузовых мест с борта ВС или о вынужденной посадке ВС.

При необходимости срочной доставки ВВ и отсутствия возможности посадки ВС в нужном для «Заказчика» месте, разрешается десантирование (сброс) ВВ с борта ВС без парашютов или с использованием грузовых парашютов.

7.1.7.7. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ Пассажирами или членами экипажа

1). Если это иначе не оговорено в п. 2), ни пассажиры, ни члены экипажа не должны перевозить опасные грузы, в том числе освобожденные упаковки с радиоактивным материалом, ни в качестве ручного или зарегистрированного багажа, ни внутри такого багажа, ни при себе. Если это не оговорено иначе в п. 30) таблицы 16 ниже, устройства обеспечения безопасности, такие, как атташе-кейсы, ящики и сумки для хранения наличности и т. д., содержащие опасные грузы, например литиевые батареи или пиротехнические вещества, полностью запрещены. Медицинские кислородные аппараты личного пользования, в которых используется жидкий кислород, запрещено перевозить как в ручной клади пассажиров, так и в зарегистрированном багаже, либо при себе. Электрошоковое оружие (например, тейзеры), содержащие опасные грузы, такие как взрывчатые вещества, сжатые газы, литиевые батареи и т. д., запрещено перевозить в ручной клади или зарегистрированном багаже, или при себе.

2). Вне зависимости от любых дополнительных ограничений, которые могут быть введены государствами в интересах авиационной безопасности, кроме положений, касающихся предоставления информации об инцидентах, изложенных, в зависимости от конкретного случая, соответственно, положения настоящего раздела не распространяются на опасные грузы, указанные в таблице 16, при их перевозке пассажирами и членами экипажа или в багаже, который был отделен от своего владельца при транзите (например, утерянный



или ошибочно посланный багаж), или в сверхнормативном багаже, перевозимом в качестве груза.

**Положения, касающиеся опасных грузов,
перевозимых пассажирами или членами экипажа**

Таблица №6.

Предметы или изделия	Местоположение			Требуется разрешение эксплуатанта(ов)	Командир воздушного судна должен быть проинформирован	Ограничения
	Зарегистрированный багаж	Ручная кладь	При себе			
Предметы первой необходимости медицинского назначения						
1) Небольшие баллоны с газообразным кислородом или воздухом, которые необходимы для медицинских целей	Да	Да	Да	Да	Да	а) Масса брутто одного баллона – не более 5 кг; б) баллоны, вентили и регуляторы, там где они установлены, должны быть защищены от повреждения, которое может привести к самопроизвольному выпуску содержимого; в) командир воздушного судна должен быть проинформирован о количестве кислородных или воздушных баллонов, погруженных на борт воздушного судна, и об их местоположении при загрузке
Устройства, содержащие жидкий кислород	Нет	Нет	Нет	н/п	н/п	Устройства, содержащие жидкий кислород, запрещено перевозить в ручной клади, зарегистрированном багаже или при себе
2) Баллоны с газом категории 2.2 для приведения в действие искусственных конечностей	Да	Да	Да	Нет	Нет	Закладные баллоны аналогичных размеров также разрешаются, если это необходимо для обеспечения достаточного запаса на время всего путешествия
3) Нерadioактивные лекарства или принадлежности (включая аэрозоли)	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Общее количество нетто каждого отдельного изделия – не более 0,5 кг или 0,5 л; б) выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком или другим надлежащим средством с целью предотвратить самопроизвольный выпуск содержимого; в) общее количество нетто всех изделий, упомянутых в подпунктах 3), 10) и 13) – не более 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика емкостью 500 мл каждый) на одно лицо



№ 4) Стимуляторы сердечной мышцы или другие медицинские устройства на радиоактивных изотопах, включая устройства с питанием от литиевых батарей	н/п	н/п	Да	Нет	Нет	Должны быть имплантированы в тело человека или прикреплены к нему снаружи как следствие лечения
	н/п	н/п	Да	Нет	Нет	
№ 5) Средства передвижения (например, кресла-каталки для перевозки больных), приводимые в действие непроливающими жидкостными батареями или батареями, соответствующими требованиям специального положения A123 или A199, для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога)	Да	Нет	Нет	Да	(см. п. 5 d) iv)	<p>a) Непроливающие жидкостные батареи должны соответствовать специальному положению A67 или критериям прохождения испытаний на вибропрочность и перепад давления, предписанных в Инструкции по упаковке 872;</p> <p>b) эксплуатант должен убедиться в том, что:</p> <ul style="list-style-type: none">i) батарея надежно закреплена в средстве передвижения;ii) клеммы батарей защищены от коротких замыканий (например, посредством ограждения в батарейном ящике);iii) электрические цепи изолированы; <p>c) средства передвижения должны перевозиться таким образом, чтобы они были защищены от повреждений, вызываемых перемещением багажа, почты, бортприпасов или другого груза;</p> <p>d) в тех случаях, когда конструкция средства передвижения специально предусматривает снятие батареи(й) пользователем (например, складная конструкция):</p>



						<ul style="list-style-type: none">i) батарею(и) необходимо снять; затем средство передвижения можно перевозить в качестве зарегистрированного багажа без ограничений;ii) снятую(ые) батарею(и) необходимо перевозить в прочных жестких упаковочных комплектах, которые должны размещаться в грузовом отсеке;батарея(и) должна(ы) быть защищена(ы) отiv) короткого замыкания; командира воздушного судна необходимо ставить в известность о месте расположения упакованной батареи; <p>c) пассажирам рекомендуется заранее договориться с каждым экипажатантом.</p>
<p>б) Средства передвижения (например, кресла-качалки для перевозки больших), приводимые в действие батареями проливающегося типа, для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога)</p>	Да	Нет	Нет	Да	Да	<p>a) По возможности средство передвижения должно грузиться, размещаться, закрепляться и выгружаться только в вертикальном положении. Экипажатант должен убедиться том, что:</p> <ul style="list-style-type: none">i) батарея надежно закреплена в средстве передвижения;ii) клеммы батареи защищены от коротких замыканий (например, посредством ограждения в батарейном ящике);iii) электрические цепи изолированы; <p>b) если средство передвижения не представляется возможным грузить, размещать, закреплять и выгружать только в вертикальном положении, батарею(и) необходимо снять и перевозить в прочных жестких упаковочных комплектах. При этом:</p>



					<p>i) упаковочные комплекты должны исключать утечку и не пропускать жидкость батарей, а также обеспечивать защиту от опрокидывания посредством их крепления к поддонам или крепления в грузовых отсеках с помощью надлежащих крепежных средств (за исключением связывания с грузом или багажом), например с помощью</p> <p>ii) натяжных лент, скоб или опор; батареи должны быть защищены от коротких замыканий, закреплены в таких упаковочных комплектах в вертикальном положении и обложены абсорбирующим материалом в количестве, iii) достаточном для поглощения всей содержащейся в них жидкости; на эти упаковочные комплекты необходимо нанести маркировку "Батарея жидкостная с креслом каталкой" или "Батарея жидкостная со средством передвижения" и знак опасности "Коррозийное вещество", а также знаки размещения грузового места</p> <p>Затем средство передвижения может перевозиться в качестве зарегистрированного багажа без ограничений;</p>
					<p>c) средства передвижения должны перевозиться таким образом, чтобы они были защищены от повреждений, вызываемых перемещением багажа, почты, бортприпасов или другого груза;</p> <p>d) командиру воздушного судна необходимо ставить в известность о месте расположения средства передвижения с установленной батареей или месте расположения упакованной батареи;</p>



						e) пассажирам рекомендуется заранее договориться с каждым эксплуатантом; кроме того, на батареи, которые не являются непротливающими, следует, по возможности, устанавливать вентиляционные пробки, предотвращающие проливание
7) Средства передвижения (например, кресла-каталки для перевозки больных), приводимые в действие ионно-литиевыми батареями, для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога)	Да	(см. п. 7 d))	Нет	Да	Да	a) Батареи должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям b) Эксплуатант должен убедиться в том, что: i) батарея надежно закреплена в средстве передвижения; ii) клеммы батарей защищены от коротких замыканий (например, посредством ограждения в батарейном ящике); iii) электрические цепи изолированы; c) средства передвижения должны перевозиться таким образом, чтобы они были защищены от повреждений, вызываемых перемещением багажа, почты, бортприпасов или другого груза; d) в тех случаях, когда конструкция средства передвижения специально предусматривает снятие батарей(й) пользователем (например, складная конструкция):



						<ul style="list-style-type: none">i) батарея(и) необходимо снять и перевозить в пассажирской кабине; клеммы батареи должныii) быть защищены от коротких замыканий (посредством изоляции клемм, например обматыванием лентой открытых полюсов); батарея должна быть защищена отiii) повреждений (например, посредством ее размещения в защитномiv) пакете); снятие батарей со средства передвижения должно осуществляться в соответствии с инструкцией изготовителя илиv) владельца средства передвижения; энергоемкость батареи неvi) должна превышать 300 Втч; можно перевозить только одну запасную батарею энергоемкостью не более 300 Втч или две запасные батареи, энергоемкость каждой из которых не превышает 160 Втч;e) командира воздушного судна необходимо ставить в известность о месте расположения литий-литиевой(ых) батареи(й);f) пассажирам рекомендуется заранее договориться с каждым эксплуатантом
8) Портативные медицинские электронные устройства (автоматические внешние дефибрилляторы (AED), ингаляторы, устройства, поддерживающие положительное непрерывное давление в дыхательных путях (CPAP) и т. д.), содержащие литий-металлические или литий-литиевые элементы или батареи						



#	Портативные медицинские электронные устройства, содержащие литий-металлические элементы или батареи, содержание лития в которых не превышает 2 г, или ионно-литиевые элементы или батареи, удельная мощность которых не превышает 100 Втч	Да	Да	Да	Нет	Нет	a) Перевозимые пассажирами в медицинских целях; b) каждая установленная или запасная батарея должна относиться к типу, который отвечает требованиям подраздела 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям; запасные батареи должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания (например, посредством размещения в розничной упаковке, или обматывания лентой открытых полюсов, или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом мешке или защитном пакете); c) одному пассажиру разрешается перевозить не более двух запасных литий-металлических батарей, содержание лития в которых не превышает 2 г, или не более двух ионно-литиевых батарей, удельная мощность которых превышает 100 Втч.
#	Запасные батареи для портативных медицинских электронных устройств, содержащие литий-металлические элементы или батареи, содержание лития в которых не превышает 2 г, или ионно-литиевые элементы или батареи, удельная мощность которых не превышает 100 Втч	Нет	Да	Да	Нет	Нет	
#	Портативные медицинские электронные устройства, содержащие литий-металлические батареи, содержание лития в которых превышает 2 г, но не превышает 8 г, или ионно-литиевые батареи, удельная мощность которых превышает 100 Втч, но не превышает 160 Втч	Да	Да	Да	Да	Нет	



№	Запасные батареи для портативных медицинских электронных устройств, содержащих литий-металлические батареи, содержание лития в которых превышает 2 г, но не превышает 8 г, или ионно-литиевые батареи, удельная мощность которых превышает 100 Втч, но не превышает 160 Втч	Нет	Да	Да	Да	Нет	
9)	Небольшой медицинский или клинический термометр, содержащий ртуть	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Не более одного термометра на одно лицо; б) должен предназначаться для личного использования; в) должен находиться в защитном футляре
Изделия, используемые для ухода за одеждой или телом							
10)	Туалетные принадлежности (включая аэрозоли)	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Предполагается, что в категорию "туалетные принадлежности (включая аэрозоли)" должны быть включены такие предметы, как лаки для волос, духи и одеколоны; б) общее количество нетто каждого отдельного изделия – не более 0,5 кг или 0,5 л; в) выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком или другим надлежащим средством с целью предотвратить самопроизвольный выпуск содержимого; г) общее количество нетто всех изделий, упомянутых в подпунктах 3), 10) и 13) – не более 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика емкостью 500 мл каждый) на одно лицо
11)	Щипцы для каталитической завивки волос, содержащие углеродородный газ	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Не более одних щипцов на одно лицо; б) нагревательный элемент должен иметь надежный защитный колпак; в) газовые дозправочные элементы для таких щипцов перевозить запрещается
Изделия широкого потребления							
12)	Алкогольные напитки с содержанием более 24 %, но не более 70 % алкоголя по объему	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Должны находиться в таре, предназначенной для розничной торговли; б) вместимость одной емкости – не более 5 л; в) общее количество нетто таких напитков – не более 5 л на одно лицо. Примечание. Алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24 % не подпадают под действие каких-либо ограничений



13) Аэрозоли категории 2.2 без какой-либо дополнительной опасности для использования в спортивных или бытовых целях	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	<p>a) Общее количество нетто каждого отдельного изделия - не более 0,5 кг или 0,5 л;</p> <p>b) выпускные клапаны баллончиков с аэрозолем должны быть защищены колпачком или другим надлежащим средством с целью предотвратить самопроизвольный выпуск содержимого;</p> <p>c) общее количество нетто всех изделий, упомянутых в подпунктах 3), 10) и 13) - не более 2 кг или 2 л (например, 4 аэрозольных баллончика емкостью 500 мл каждый) на одно лицо</p>
14) Надежно упакованные патроны, относящиеся к категориям 1.4S (только ООН 0012 или ООН 0014)	Да	Нет	Нет	Да	Нет	<p>a) Масса брутто - не более 5 кг на одно лицо для личных целей;</p> <p>b) не должны включать боеприпасы с разрывными или зажигательными пулями;</p> <p>c) нормы груза для нескольких лиц нельзя объединить в одно или несколько грузовых мест</p>
15) Небольшая упаковка безопасных спичек	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	<p>a) Не более одной упаковки на одно лицо;</p> <p>b) предназначена для личного пользования</p>
Термоспички	Нет	Нет	Нет	н/п	н/п	Запрещено
Небольшая зажигалка для сигарет	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	<p>a) Не более одной зажигалки на одно лицо;</p> <p>b) предназначена для личного пользования;</p> <p>c) не содержит неабсорбированного жидкого топлива (за исключением сжиженного газа)</p>
Топливо для зажигалок и дозправочные элементы для зажигалок	Нет	Нет	Нет	н/п	н/п	Запрещено
Зажигалки факельного типа с предварительным смешиванием, снабженные средством защиты от самопроизвольного приведения в действие	Нет	Нет	Да	Нет	Нет	<p>a) не более одной зажигалки на одно лицо;</p> <p>b) предназначена для личного использования;</p> <p>c) не содержит неабсорбированного жидкого топлива (за исключением сжиженного газа)</p>
Зажигалки факельного типа с предварительным смешиванием без средств защиты от самопроизвольного приведения в действие	Нет	Нет	Нет	н/п	н/п	Запрещено



16) Приводимое в действие батареей оборудование, способное к выделению чрезмерного количества тепла, которое может привести к возгоранию в случае срабатывания данного оборудования (например, подводные фонари высокой интенсивности)	Да	Да	Нет	Да	Нет	a) Выделяющий тепло элемент и батарея изолированы друг от друга посредством снятых выделяющего тепло элемента, батарей или другого элемента (например, предохранителя); b) все снятые батареи должны быть защищены от короткого замыкания (например, посредством размещения в розничной упаковке или обматывания лентой открытых полюсов или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом мешке или защитном пакете)
≠ 17) Рюкзак со спасательным снаряжением, содержащий баллон со сжатым газом категории 2.2, не характеризующимся дополнительной опасностью	Да	Да	Нет	Да	Нет	a) Не более одного рюкзака на одно лицо; b) может содержать пиротехнический спусковой механизм, в котором должно находиться не более 200 мг нетто взрывчатого вещества категории 1.4S; c) рюкзак должен быть упакован таким образом, чтобы спусковой механизм не мог быть случайно приведен в действие; d) воздушные мешки, находящиеся в рюкзаке, должны быть снабжены клапанами сброса давления
≠ 18) Небольшие баллончики, вставленные в самонадувающееся индивидуальное спасательное средство, например, надувной спасательный жилет или надувная спасательная куртка	Да	Да	Да	Да	Нет	a) не более одного индивидуального спасательного средства на одно лицо; b) индивидуальное спасательное средство должно быть упаковано таким образом, чтобы не допустить его случайной активации; c) только с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2, не характеризующимся дополнительной опасностью; d) должны быть предназначены для целей надувания; e) устройство должно быть оснащено не более чем двумя небольшими баллончиками; f) не более двух запасных баллончиков.
≠ Небольшие баллончики, для других устройств	Да	Да	Да	Да	Нет	a) на одно лицо не более четырех небольших баллончиков с двуокисью углерода или другим соответствующим газом категории 2.2, не характеризующимся дополнительной опасностью; b) водовместимость каждого баллончика не должна превышать 50 мл.



						Примечание. Применительно к двуокиси углерода: газовый баллончик водовместимостью 50 мл равнозначен 28-граммовому баллончику
19) Портативные электронные устройства (такие как часы, счетные машины, камеры, сотовые телефоны, портативные компьютеры, видеокamеры						
≠ Портативные электронные устройства (включая медицинские устройства), содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи (изделия, содержащие литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи, основное предназначение которых заключается в обеспечении питания другого устройства, должны перевозиться как запасные батареи в соответствии с указанным ниже пунктом)	Да	Да	Да	Нет	Нет	a) Перевозимые пассажирами или экипажем для личного пользования; b) должны перевозиться в качестве ручной клади; c) каждая батарея не должна превышать следующего: – применительно к литий-металлическим батареям: содержание лития – не более 2 г; или – применительно к ионно-литиевым батареям: удельная мощность в ватт-часах – не более 100 Втч; d) если такие устройства перевозятся в зарегистрированном багаже, должны быть приняты меры, предотвращающие их самопроизвольное приведение в действие; e) батареи и элементы должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям
Запасные батареи для портативных электронных устройств (включая медицинские устройства), содержащих литий-металлические или ионно-литиевые элементы или батареи	Нет	Да	Да	Нет	Нет	a) Перевозимые пассажирами или экипажем для личного пользования; b) должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания (например, посредством размещения в розничной упаковке или обматывания лентой открытых полюсов или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом мешке или защитном пакете); c) каждая батарея не должна превышать следующего:



						<ul style="list-style-type: none">– применительно к литий-металлическим батареям: содержание лития – не более 2 г; или– применительно к ионно-литиевым батареям: удельная мощность в ватт-часах – не более 100 Втч;
Портативные электронные устройства, содержащие ионно-литиевые батареи, удельная мощность которых в ватт-часах превышает 100 Втч, но не превышает 160 Втч	Да	Да	Да	Да	Нет	d) батареи и элементы должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям
Запасные батареи для портативных электронных устройств, содержащих ионно-литиевые батареи, удельная мощность которых в ватт-часах превышает 100 Втч, но не превышает 160 Втч	Нет	Да	Да	Да	Нет	a) Перевозимые пассажирами или экипажем для личного пользования; b) должны перевозиться в качестве ручной клади; c) батареи и элементы должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям a) Перевозимые пассажирами или экипажем для личного пользования; b) не более двух отдельно защищенных запасных батарей на одно лицо; c) должны отдельно защищаться таким образом, чтобы исключалась возможность короткого замыкания (например, посредством размещения в розничной упаковке или обматывания лентой открытых полюсов или размещения каждой батареи в отдельном пластиковом мешке или защитном пакете); d) батареи и элементы должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям



20) Топливные элементы, используемые для питания переносных электронных устройств (например, камеры, сотовые телефоны, портативные компьютеры и видеокамеры)	Нет	Да	Да	Нет	Нет	a) Кассеты топливных элементов могут содержать только легковоспламеняющиеся жидкости, коррозионные вещества, сжиженный легковоспламеняющийся газ, вещества, реагирующие при взаимодействии с водой, или водород в металлгидриде;
Запасные кассеты топливных элементов	Да	Да	Да	Нет	Нет	b) перезарядка топливных элементов на борту воздушного судна не разрешается, за исключением установки запасной кассеты; c) максимальное количество топлива в любом топливном элементе или любой кассете топливных элементов не должно превышать: <ul style="list-style-type: none">– 200 мл для жидкостей;– 200 г для твердых веществ;– 120 мл для сжиженных газов применительно к кассетам неметаллических топливных элементов или 200 мл применительно к металлическим топливным элементам или кассетам металлических топливных элементов;– топливные элементы; кассеты топливных элементов или топливные элементы, содержащие водород в металлгидриде, должны содержать 120 мл воды или менее; d) каждый топливный элемент и каждая кассета топливных элементов должны соответствовать стандарту IEC 62282-6-100 Ed. 1, включая поправку 1, и на них должна наноситься маркировка изготовителя с указанием того, что они соответствуют техническим требованиям. Кроме того, на каждую кассету топливных элементов должна наноситься маркировка, указывающая максимальное количество и тип топлива в кассете; e) кассеты топливных элементов, содержащие водород в металлгидриде, должны отвечать требованиям специального положения A162;



						<p>f) один пассажир может перевозить не более двух запасных кассет топливных элементов;</p> <p>g) топливные элементы, содержащие топливо, разрешено перевозить только в ручной клади;</p> <p>h) взаимодействие топливных элементов и встроенных в устройства батарей должно соответствовать стандарту IEC 62282-6-100 Ed. 1, включая поправку 1. Не разрешается перевозка топливного элемента, единственной функцией которого является зарядка батареи в устройстве;</p> <p>i) топливные элементы должны быть такого типа, который не применяется для зарядки батарей в тех случаях, когда переносные электронные устройства не используются, и должны иметь нанесенную изготовителем долговечную маркировку, указывающую: "ПРИГОДНО К ПЕРЕВОЗКЕ ТОЛЬКО В КАБИНЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ";</p> <p>j) кроме языков, которые может требовать государство отправления применительно к маркировке, оговоренной выше, должен использоваться английский язык</p>
21) Сухой лед	Да	Да	Нет	Да	Нет	<p>a) Не более 2,5 кг на одно лицо;</p> <p>b) при использовании его для охлаждения скоропортящихся продуктов, на которые не распространяются настоящие Инструкции;</p> <p>c) грузовое место должно допускать выход газообразной двуокиси углерода;</p> <p>d) при перевозке в зарегистрированном багаже на каждое грузовое место должна наноситься маркировка: – "СУХОЙ ЛЕД" или "ДВУОКИСЬ УГЛЕРОДА ТВЕРДАЯ"; – вес нетто сухого льда или отметка о том, что чистый вес составляет 2,5 кг или меньше</p>



22) Ртутный барометр или ртутный термометр	Нет	Да	Нет	Да	Да	а) Должен перевозиться представителем правительственного бюро погоды или аналогичного официального органа; б) должен быть упакован в прочный внешний упаковочный комплект, содержащий уплотненный внутренний вкладыш или мешок из прочного непроницаемого или проколостойкого материала, не пропускающего ртути, который предотвращает утечку ртути из грузового места независимо от его позиции
23) Приборы, содержащие Радиоактивный материал, (т. е. прибор контроля отравляющих веществ (САМ) и/или быстродействующее контрольное устройство сигнализации и опознавания (RAID-M))	Да	Да	Нет	Да	Нет	а) Приборы не должны превышать предельные значения активности; б) должны быть надежно упакованы и без литиевых батарей; в) должны перевозиться сотрудниками Организации по запрещению химического оружия (ОЗХО) во время официальных поездок
≠ 24) Экстроблестящие лампы	Да	Да	Да	Нет	Нет	а) Когда они находятся в розничной упаковке; б) предназначены для личного или домашнего использования
25) Пермеметры, используемые для калибровки приборов контроля качества воздуха	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Должны отвечать требованиям специального положения А41
26) Портативное электронное оборудование, содержащее батареи непроницаемого типа, отвечающие требованиям специального положения А67	Да	Да	Нет	Нет	Нет	а) Напряжение батарей не должно превышать 12 В, а удельная мощность составлять не более 100 Втч; б) оборудование должно быть защищено от самопроизвольного приведения в действие или батарея должна быть отсоединена, а открытые полюса – изолированы
Запасные батареи непроницаемого типа, отвечающие требованиям специального положения А67	Да	Да	Нет	Нет	Нет	а) Напряжение батарей не должно превышать 12 В, а удельная мощность составлять не более 100 Втч; б) батарея должна быть защищена от короткого замыкания посредством эффективной изоляции открытых полюсов; в) не более двух индивидуально защищенных батарей на одну яцию
27) Двигатели внутреннего сгорания или двигатели на топливных элементах	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Должны отвечать требованиям специального положения А70
28) Неинфекционные экспонаты	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Должны отвечать требованиям специального положения А180
29) Изолированные упаковочные комплекты, содержащие охлажденный азот	Да	Да	Нет	Нет	Нет	Должны отвечать требованиям специального положения А152



Устройства обеспечения безопасности					
	Да	Нет	Нет	Да	Нет
30) Устройства обеспечения безопасности, такие как атташе-кейсы, ящики и сумки для хранения наличности и т. д., содержащие опасные грузы как часть данного оборудования, например литиевые батареи или пиротехнический материал					<p>a) Оборудование должно оснащаться эффективными средствами предотвращения случайного срабатывания;</p> <p>b) если оборудование содержит взрывчатое или пиротехническое вещество или взрывчатое изделие, то такое изделие или вещество должны быть исключены из класса I соответствующим национальным полномочным органом государства изготовителя;</p> <p>c) если оборудование содержит литиевые элементы или батареи, в отношении этих элементов или батарей должны соблюдаться следующие ограничения:</p> <ul style="list-style-type: none">- содержание лития в литий-металлическом элементе не превышает 1 г;- общее содержание лития в литий-металлической батарее не превышает 2 г;- для ионно-литиевых элементов удельная мощность в ватт-часах не превышает 20 Втч;- для ионно-литиевых батарей удельная мощность в ватт-часах не превышает 100 Втч;- каждый элемент или батарея по своему типу отвечают требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям <p>d) если оборудование содержит газы, предназначенные для вытеснения красителей или чернил:</p>



						<ul style="list-style-type: none">– разрешается использовать только небольшие газовые баллончики и сосуды емкостью не более 50 мл, не содержащие компоненты, подпадающие под действие настоящих Инструкций, кроме газов категории 2.2;– выпуск газа не должен приводить к чрезмерному раздражению или дискомфорту членов экипажа, так чтобы не помешать правильному исполнению своих служебных обязанностей;– при случайном срабатывании все опасные эффекты должны не выходить за пределы оборудования и не создавать чрезмерный шум; <p>е) оборудование обеспечения безопасности в поврежденном или дефектном состоянии перевозить запрещается</p>
--	--	--	--	--	--	--

7.1.7.7.8. Перевозка живых животных (AVI)

Перевозка живых животных регулируется:

– IATA Live Animals Regulations

– Конвенцией по международной торговле исчезающими видами дикой флоры и фауны (CITES);

– Государственными требованиями.

При перевозке животных используется специальный код «AVI».

К перевозке принимаются только здоровые животные, которые способны выдержать перевозку до пункта назначения. Приёмка живых животных должна осуществляться согласно чек-листу по приёмке живых животных по форме IATA. Живые животные принимаются к перевозке только в контейнерах, отвечающих требованиям, описанным в главе 8 LAR. На контейнерах должна быть нанесена соответствующая маркировка и знаки, согласно требованиям LAR.

При наземной обработке живые животные должны быть защищены от воздействия негативных факторов, таких как шум, сквозняки, осадки, и воздействия экстремальных температур.

Перед погрузкой на борт ВС, живые животные должны быть осмотрены; необходимо убедиться, что контейнеры не повреждены, не протекают; животное находится в хорошем состоянии.

Загрузка на ВС должна осуществляться только в грузовые отсеки с исправной системой кондиционирования. В грузовом отсеке необходимо заранее установить требуемую температуру, указанную в NOTOC, таким образом, чтобы к моменту погрузки в отсеке установилась требуемая температура.



Загрузка живых животных на ВС должна производиться в последнюю очередь, выгрузка в первую.

Животные, перевозимые с сопровождающим, должны быть загружены доступно на основной грузовой палубе.

7.1.7.8. Погрузка опасных грузов на грузовые воздушные суда.

Места с опасным грузом, снабженные знаком «Только на грузовом воздушном судне», грузятся таким образом, что бы член экипажа или другое уполномоченное лицо имело возможность осматривать, обрабатывать и, если позволяют размер и вес, отделить такие места от других грузов в полете.

Данное положение не относится к:

а) веществам класса 3, группа упаковки III, которые не характеризуются дополнительной опасностью;

б) токсическим и инфекционным веществам (класс 6);

в) радиоактивным веществам (класс 7);

г) прочим опасным грузам (класс 9).

7.1.7.9. Крепление грузовых партий опасных грузов.

Каждое грузовое место (средство пакетирования), перевозимое на ВС, должно быть надежно закреплено (зашвартовано) с учетом возможных (возникающих при его аварийной посадке) перегрузок.

7.1.8. Предоставление информации.

7.1.8.1. Уведомление командиру ВС («NOTOC»).

Как можно раньше перед вылетом ВС, но не позднее начала движения ВС под действием собственной тяги, на борту которого должны перевозиться ОГ, специалист авиакомпании, ответственный за погрузку, предоставляет командиру ВС информацию в виде формы «NOTOC» (приложение №3).

При перевозке опасных грузов в NOTOC указывается следующая информация:

- номер грузовой авианакладной;
- дата полета;
- надлежащее отгрузочное наименование, номер по списку ООН (или ID номер);
- класс или категория опасного груза, а также дополнительная опасность, в случае класса 1 – группа совместимости;
- группа упаковки, указанная в документе перевозки опасных грузов;
- для нерадиоактивного материала - количество грузовых мест, вес нетто (вес брутто – если необходимо) в каждой упаковке, и точное место расположения грузового места (идентификационный номер средства пакетирования груза (ULD) и позиция загрузки);
- для радиоактивного материала – количество грузовых мест, оверпаков, их категорию, транспортный индекс (если применимо), точное место расположения грузового места (идентификационный номер средства пакетирования груза (ULD) и позиция загрузки);
- указание, если данное грузовое место перевозится только на грузовом ВС (X);
- указание, если данное грузовое место перевозится согласно освобождению (утверждению) государств;
- аэропорт выгрузки данного места.

Подписанное подтверждение лица, ответственного за погрузку, о том, что у погруженных на ВС мест не было никаких признаков утечки или повреждения.

Удобочитаемая копия этого документа с информацией, предоставленной командиру ВС, должна храниться на земле. Аэропорт вылета и аэропорт следующего запланированного пункта прибытия должны располагать возможностью без затруднений получать копию этого документа или содержащуюся в нем информацию до окончания полета, к которому она относится.



Руководство по наземному обслуживанию воздушных судов АО «Чукотавиа»

Командир ВС должен подтвердить получения информации на одной из копий «NOTOC».

«NOTOC» не требуется использовать в случае перевозки:

- ОГ в освобожденных количествах (REQ);
- радиоактивного материала, освобожденная упаковка (RRE);
- намагниченного материала (MAG);
- литиевых батарей, отвечающие положениям раздела II PI 965-970 (ELI, ELM, EBI, EBM).

В графе **Station of Loading/Аэропорт загрузки** указывается наименование аэропорта загрузки первого (**1st Flight/1-ый рейс**), при необходимости в следующей графе аэропорта загрузки второго рейса.

В графе **Registration/Бортовой номер** указывается регистрационный (бортовой) номер ВС.

В графе **Date/Дата** указывается рейса.

Графа **Prepared by/Подпись лица**, подготовившего документ подписывается (с расшифровкой фамилии и инициалов) должностным лицом, оформившим «Информацию командиру ВС о наличии опасных грузов на борту» соответственно на **1st Flight/1-ый рейс** или **2nd Flight/2-ой рейс**.

В графе **Station of Unloading (destination)/Аэропорт разгрузки** указывается наименование аэропорта разгрузки.

В графе **Air Waybill №/Номер грузовой авианакладной** указывается Номер грузовой авианакладной.

В графе **Proper Shipping Name / Отправительское наименование груза** указывается транспортное (надлежащее отгрузочное) наименование перевозимого груза.

В графе **Class or Division (For Class 1: Compat. Group) / Класс или категория груза** указывается класс или категория перевозимого груза. Для опасных грузов 1-го класса также указывается группа совместимости.

В графе **UN or ID Number/Идентификационный номер или Номер по списку ООН** указывается Идентификационный номер или Номер по списку ООН (приведены в Перечне опасных грузов).

В графе **Sub Risk / Дополнительная опасность** (для опасных грузов с несколькими опасностями) указывается класс (классы дополнительной опасности).

В графе **Number of Packages / Количество мест** указывается количество мест партии груза.

В графе **Net Quantity per Package (kg / liter) / Нетто на упаковку (кг/литр)** указывается количество перевозимого груза Нетто в одной упаковке (кг/литр).

В графе **Transport Indices per Package (T. I.) / Транспортный индекс на упаковку** (только для радиоактивных материалов) указывается транспортный индекс каждой перевозимой упаковки.

В графе **Radio-act. Material Category / Категория радиоактивного вещества** (только для радиоактивных материалов) указывается транспортная категория перевозимой упаковки.

В графе **UN Package Group / Группа упаковывания по списку ООН** указывается примененная группа упаковывания.

В графе **Code (see reverse) / Код (смотри на обороте)** указывается код практического действия при аварийных ситуациях с опасными грузами. Расшифровка кода практического действия приведена на обороте «Информации командиру ВС о наличии опасных грузов на борту».

Кодовое обозначение практического действия, присвоенное какому-либо виду опасных грузов, состоит из чисел от 1 до 10 с добавлением одной или двух букв. Что касается таблицы практических действий в аварийной обстановке, то каждый номер практического действия соответствует строке, содержащей информацию относительно опасности, связанной с данным



веществом, а также инструкции относительно действий, которые следует предпринять. Буквенный код практического действия приводится отдельно в таблице практических действий, он указывает на другие возможные виды опасности, присущие данному веществу.

В графе **CAO / Только грузовым самолетом** (заполняется при перевозке опасных грузов, допущенных к перевозке только на грузовых ВС) указывается наличие опасного груза, допускаемого перевозке только на грузовых ВС.

В графах **Loading Position (1. Flight; 2. Flight) / Загрузка на рейс** для каждого рейса (1-ый рейс; 2-ой рейс) указывается месторасположение грузовых мест перевозимого опасного груза.

В графе **ULD IATA-ID Code / Код средств пакетирования** (заполняется при применении средств пакетирования) указывается код ИАТА примененных средств пакетирования.

В графе **Remarks: DRY ICE COOLING MATERIAL Loading Position(s) ULD ID - Code(s) / Примечание. Сухой лед, как охлаждающий материал Место загрузки – Код средства пакетирования** делается отметка о применении сухого льда для охлаждения перевозимого груза и о размещении грузовых мест (средств пакетирования) с такими опасными грузами.

Графу **Signature of Ramp Agent / Подпись ответственного лица, отвечающего за загрузку** подписывает должностное лицо (с расшифровкой подписи – фамилия, инициалы), отвечающее за выполнение погрузочных работ на борту ВС. Эта подпись юридически оформляет запись о том, что груз погружен на борт ВС в соответствующей упаковке «**There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft. Loaded as shown above: / Нет данных о загрузке на борт опасного груза в несоответствующей упаковке. Загрузка произведена как показано выше.**»

Графу **Notified accordingly: /Сообщено/Signature of Captain/Подпись командира корабля** подписывает (соответственно для 1st Flight / 1-го рейса и 2nd Flight / 2-го рейса (оба экземпляра) командир ВС.

7.1.8.2. Информация пассажирам.

АО "ЧукотАВИА" или ее агенты, при заключении договора воздушной перевозки, обязаны обеспечить предоставление информации пассажирам таким образом, чтобы пассажиры были предупреждены о тех видах грузов, которые им не разрешается (или количественно ограничивается) перевозить на борту воздушного судна в качестве зарегистрированного багажа или ручной клади. Информация также дублируется на бланке авиабилета.

7.1.8.3. Информация грузоотправителям.

АО "ЧукотАВИА" или ее агенты должны предоставлять информацию пассажирам о типах опасных грузов, которые им не разрешается перевозить на борту воздушного судна. Такая информация должна, по меньшей мере, состоять из:

а) информации, предоставляемой в пассажирском авиабилете или другим образом с тем, чтобы пассажир получал ее до или во время регистрации; и

б) предупреждений, размещаемых в достаточном количестве в заметных местах аэропорта, где производится продажа авиабилетов и регистрация пассажиров, а также в установленных зонах посадки на воздушное судно и в любом другом месте, где происходит регистрация пассажиров.

7.1.8.4. Информация аэропорту назначения.

Перед вылетом воздушного судна, на борту которого должны перевозиться опасные грузы, эксплуатант или его агент, предоставляет аэропорту назначения информацию о перевозимых опасных грузах по установленной форме.



7.1.9. Действия при инцидентах с опасными грузами.

7.1.9.1. Действия при инцидентах с опасными грузами на земле.

В случае инцидента с ОГ во время погрузки (выгрузки), временного хранения в аэропорту необходимо выполнить действия по его ликвидации. Характер действий определяется видом происшествия и зависит от свойств груза.

Во всех случаях необходимо удаление посторонних лиц, изоляция опасного участка и информирование соответствующих государственных структур (МВД, МЧС и т.д.).

Для ликвидации последствий попадания на конструкцию ВС агрессивных веществ необходимо проделать следующие работы:

1) Работы по удалению химикатов необходимо начинать немедленно сразу же после обнаружения случая пролива, россыпи коррозионно-активных веществ внутри ВС. При удалении химикатов работающие должны быть снабжены респираторами, необходимой спецодеждой, обеспечивающей строгое соблюдение правил техники безопасности.

2) Если на конструкцию ВС попали кислоты или вещества, образующие при гидролизе кислоты, необходимо:

– произвести возможно полное их удаление с конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей;

– удалить адсорбенты с помощью жесткой щетки и совка;

– обработать участки конструкции 10%-ным раствором бикарбоната натрия (питьевой содой);

– произвести тщательную многократную проливку этих зон теплой, а затем холодной водой до нейтральной реакции промывных вод;

– протереть поверхность чистыми хлопчатобумажными салфетками;

– просушить поверхность теплым сжатым воздухом.

В местах зазоров проливки до нейтральной реакции должны быть особенно тщательными.

3) Если на конструкцию ВС попали щелочи, необходимо применить в качестве нейтрализующего раствора 5%-ный водный раствор уксусной кислоты. Остальные операции произвести аналогично приведенным в п.2.

4) Если на конструкцию ВС попали другие химикаты, необходимо установить их щелочность или кислотность, после чего выполнить работу по п.2 или п.3.

5) При попадании на конструкцию ВС порошкообразных химикатов, удаление их производить мягкими щетками и совками, обращая особое внимание на тщательность удаления химикатов из зазоров и мест стыка конструкции. Необходимо многократно тщательно промыть пространство конструкции, в которое попали сыпучие вещества, 3%-ным водным раствором калийного мыла или высокосортного хозяйственного мыла до нейтральной реакции промывных вод, затем чистой водой, после чего поверхность протереть насухо и просушить теплым воздухом.

6) При попадании на конструкцию ВС ртути, необходимо отстранить ВС от полетов, произвести силами лаборатории санэпидстанции анализ воздуха и смывов ртути в зонах ее разлива и в кабине экипажа. При наличии ртути в количествах выше допустимой концентрации паров (0,01 мг/м³) и в смывах (0,000005 мг/м³) следует приступить к работе по демеркуризации в строгом соответствии с указанием МГА от 22.11.85 № 960/У для удаления ртути до остаточной концентрации указанной выше. В случае, если концентрация паров ртути в воздухе превышает допустимую норму, персонал, занятый ее удалением, должен работать в респираторах и строго соблюдать правила техники безопасности.

7) Если разлив или рассыпание агрессивных химических веществ произошли при отрицательных температурах окружающего воздуха, необходимо произвести возможно полное удаление веществ из конструкции путем поглощения их песком или инфузорной землей, удалить адсорбенты с помощью щеток и совка. Окончательную обработку



поверхностей - нейтрализацию и проливку - необходимо производить в условиях теплого ангара с удалением промывочных растворов и нейтрализационных отходов в сточную систему (если есть соответствующее распоряжение). При отсутствии теплых ангаров положительную температуру в ВС необходимо создавать с помощью наземных средств подогрева. При невозможности обеспечения необходимых условий для полного удаления агрессивных веществ из труднодоступных мест конструкции противокоррозионная обработка должна быть выполнена в условиях ремонтного предприятия при передаче ВС в ремонт.

8) Действия при инцидентах с радиоактивными грузами приведены в «Инструкции по обеспечению радиационной безопасности».

**Таблица экстренных действий
при инцидентах с опасными грузами (наземные инциденты)**

Таблица №7.

Класс, Категория, Группа совместимости	Классификация опасных грузов	Характер опасности	Немедленное действие
1.3C 1.3G	Взрывчатые вещества, разрешенные к перевозке только на грузовом воздушном судне (САО).	Возгорание и небольшая опасность разбрасывания.	Уведомить пожарную службу.
1.4B 1.4C 1.4D 1.4E 1.4G		Возгорание, никакой прочей существенной опасности.	Защитить от источников воспламенения.
1.4S	Взрывчатые вещества (безопасные).	Небольшая опасность возгорания.	
2.1	Легковоспламеняющийся газ.	Воспламеняется при утечке.	Уведомить пожарную службу.
2.2	Невоспламеняющийся газ.	Взрыв баллона высокого давления.	Защитить от источников воспламенения.
2.2	Криогенная жидкость.	Переохлаждение.	Эвакуировать грузы, проветрить участок.
2.3	Токсический газ (разрешенный к перевозке только на грузовом воздушном судне).	Взрыв баллона высокого давления и вдыхание токсических веществ.	Держаться на расстоянии минимум 25м.
3.	Легковоспламеняющаяся жидкость.	Выделяет легковоспламеняющ иеся пары.	Уведомить пожарную службу.
4.1	Легковоспламеняющееся твердое вещество.	Горючий, усиливает пожар.	Защитить от источников воспламенения.
4.2	Самовозгорающееся вещество.	Воспламеняется при взаимодействии с воздухом.	Не использовать воду для тушения.
4.3	Вещество, опасное при взаимодействии с водой.	Воспламеняется при взаимодействии с водой.	



5.1	Окислитель.	Воспламеняет горючие вещества при взаимодействии.	Уведомить пожарную службу.
5.2	Органическая перекись.	Опасно реагирует с другими веществами.	Защитить от источников воспламенения. Не использовать воду для тушения.
6.1	Токсическое вещество.	Опасно при проглатывании, вдыхании или взаимодействии с кожей.	Изолировать зону инцидента. Получить квалифицированную помощь.
6.2	Инфекционное вещество.	Вызывает заболевания у людей и животных.	Не прикасаться.
7. Категории: I-белая II-III-желтые	Радиоактивный – БЕЛЫЙ. Радиоактивный – ЖЕЛТЫЙ.	Опасность облучения, опасно для здоровья.	Держаться на расстоянии минимум 25м.
8.	Коррозионный.	Опасно для кожи человека и металлов.	Уведомить пожарную службу. Защитить от источников воспламенения. Избегать контакта с кожей.
9.	Вспенивающиеся полимерные гранулы.	Выделяют небольшие количества легковоспламеняющегося газа.	Избегать контакта с кожей. Немедленных действий не требуется.
	Магнитный материал.	Влияет на навигационную систему самолета.	
	Двуокись углерода твердая (сухой лед).	Вызывает переохлаждение/удушение.	
	Прочие ОГ.	Виды опасности, не предусмотренные другими классами.	

7.1.10. Подготовка персонала.

7.1.10.1. Персонал АО "ЧукотАВИА", участвующий в организации и проведении перевозок опасных грузов, должен пройти обучение (сертификацию). Перечень должностей авиационного персонала авиакомпании, подлежащего обучению и аттестации по знанию правил перевозки опасных грузов по воздуху устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации РФ.

7.1.10.2. Подготовка персонала производится в сертифицированных авиационных учебных центрах или других учебных заведениях, допущенных уполномоченным органом в области гражданской авиации к подготовке авиационного персонала.



7.1.10.3. Весь персонал авиакомпании, который задействован в перевозке опасных грузов, обязан проходить обучение, касающееся перевозки опасных грузов в соответствии с главой 4, части 1 ТИ ИКАО. В соответствии с п.4.1.1 главы 4, части 1 ТИ ИКАО сотрудники авиакомпании проходят обучение по программам первоначальной и периодической подготовки персонала, касающихся перевозки опасных грузов, в учебных центрах, аккредитованных государством эксплуатанта. Авиакомпания для агентов по наземной обработке грузов признает и принимает учебные программы, которые рассматриваются и утверждаются соответствующим национальным полномочным органом. В целях обеспечения соответствия знаний сотрудников текущим требованиям, периодическая подготовка (переподготовка) должна проводиться в пределах 24-х месяцев после прохождения ими начальной подготовки или предыдущей переподготовки. Тем не менее, если прохождение переподготовки завершено в пределах последних трех календарных месяцев действительности начальной подготовки или переподготовки (включая месяц проведения самой начальной подготовки или переподготовки), то срок ее действия продолжается до истечения 24 календарных месяцев, отсчитываемых с месяца истечения срока действительности предыдущей подготовки (начальной или периодической). После прохождения подготовки проводится тест на предмет проверки понимания пройденного материала. В случае успешного прохождения теста выдается сертификат (подтверждение) успешного прохождения теста. Данные о подготовке персонала сохраняются в течение 36 месяцев с месяца завершения прохождения последней подготовки.

7.1.11. Соблюдение правил.

7.1.11.1. Контроль соблюдения правил.

АО «ЧукотАВИА» проводит постоянный контроль за выполнением требований Правил перевозки опасных грузов, приведенных в законодательстве РФ и настоящим Положением персоналом авиакомпании и другими организациями, выполняющими обязанности по договорам по организации и проведению воздушных перевозок опасных грузов на ВС авиакомпании.

7.1.11.2. Ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов по воздуху.

Лица, виновные в нарушении требований установленных Правил перевозки опасных грузов, привлекаются к дисциплинарной, административной, уголовной и материальной ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

7.1.11.3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с опасными грузами.

Авиакомпания немедленно сообщает государственным органам в области авиации (Авиационным администрациям) обо всех инцидентах на ВС авиакомпании, связанных с перевозкой опасных грузов и другим государственным органам (по подотчетности перевозимых грузов).

Расследование авиационных происшествий и инцидентов с опасными грузами, происшедшими в воздушном пространстве Российской Федерации производится в соответствии с «Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» (ПРАПИ – , 98) и другими действующими нормативными документами.



Страница зарезервирована



Страница зарезервирована



КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПРИЕМКИ НЕ РАДИОАКТИВНОГО ОПАСНОГО ГРУЗА

Декларация отправителя опасного груза		Да	Нет	Н/О
Заголовок				
1	Имеются два экземпляра Декларации (при международных перевозках – на английском языке)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Приведено полное наименование и адрес отправителя?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Приведено полное наименование и адрес получателя?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Если не указан номер авианакладной, внесите его!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Приведено количество и номера страниц?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Указан номер телефона аварийной команды для категории 6.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Если не указаны полные названия аэропортов и/или городов, внесите их!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Вычеркнуто ли ограничения по типу ВС «Грузовое» или «Пассажирское» и «Нерадиоактивный»?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Определенные грузы				
9	Приведено ли надлежащее отгрузочное наименование и наименование для грузов Н.У.К.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Указан ли класс основной опасности, для 1 класса группа совместимости?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Приведен ли номер ООН с символом UN (ООН)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Указана ли группа упаковки?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Указана ли дополнительная опасность?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Количество и тип упаковок				
14	Указано ли количество и тип упаковок?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Указано ли количество (брутто/нетто) и единицы измерения для каждой упаковки?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	Для совместно упакованных различных ОГ приведены ли слова «Все упакованы в одном» и рассчитана величина Q?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Указано ли, что используется внешняя упаковка?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Инструкции по упаковке				
18	Указана ли инструкция по упаковке?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	Указана ли пересказ ограниченных количеств, если использовалась упаковочная инструкция «У»?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Официальные разрешения				
20	Указано ли, что имеется разрешение официальных властей и приложена его копия?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Указано ли, что имеется освобождение от действия правил и приложена его копия?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Информация по обработке груза приведена? (не кантовать, ограничения по температуре и т.д.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Для неэффеционных веществ имеется отметка о предварительном согласовании?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	Имя и должность ответственного лица как отправителя и дата приведены?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24	Подпись ответственного лица как отправителя есть?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Авиагрузовая накладная				
25	Указано ли в разделе «Информация по обработке»: «Опасный груз в соответствии с прилагаемой Декларацией» и другие требования по обеспечению безопасности перевозки?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Упаковка и внешняя упаковка груза				
26	Правильно ли упакован груз в соответствии с инструкцией по упаковке?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	Число и тип упаковок и внешних упаковок соответствует указанным в декларации?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	Имеется маркировка соответствия упаковки требованиям ООН?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	Надлежащее отгрузочное наименование и номер ООН (UNID) нанесены?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
30	Полные наименования и адреса отправителя и получателя нанесены?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
31	Указана масса брутто, если вес превышает 50 кг?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Нанесение этикеток				
32	Этикетка от авиагрузовой закладной нанесена и заполнена?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
33	Этикетки основной опасности нанесены на каждой упаковке?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
34	Этикетки дополнительной опасности нанесены?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	Этикетки «Не кантовать», «Ограничение температуры» нанесены?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	Все этикетки правильно нанесены и удалены все лишние этикетки и маркировка?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
При применении внешних упаковок				
37	Требуемая маркировка на упаковке видна или воспроизведена на внешней упаковке?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	Суммарное количество нетто для каждого отгрузочного наименования?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	Знак Ограничения перевозки только на грузовом ВС нанесен?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Прочее				
40	Выполнены ли требования государств и/или авиакомпаний?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	Для упаковок, содержащих сухой лед, имеется маркировка, этикетки и это отражено в документах?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	Сделаны и подтверждены предварительные согласования	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43	Для перевозки грузовым самолетом имеется согласование со всеми авиакомпаниями?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Один экземпляр приложен к авианакладной №

Проверил/ Дата:
(должность, фамилия)Подпись
Время:



Декларация грузоотправителя на опасные грузы
Shipper's Declaration for Dangerous Goods

ШИПЕР В АСФАЛЬТОВЫХ ПУТЯХ ИЛИ В ВОЗДУХЕ SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS SHIPPER'S NAME AND ADDRESS SHIPPER'S PHONE NUMBER SHIPPER'S FAX NUMBER		AIR CARRIER NO. 243 0728873 DATE 01/08/2022 AIR CARRIER'S ADDRESS AIR CARRIER'S PHONE NUMBER	
CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS CONSIGNEE'S PHONE NUMBER CONSIGNEE'S FAX NUMBER CONSIGNEE'S CONTACT PERSON		RECEIVING OFFICE RECEIVING OFFICE ADDRESS RECEIVING OFFICE PHONE NUMBER RECEIVING OFFICE CONTACT PERSON	
INFORMATION DETAILS I hereby declare that all goods are properly classified, packaged, marked and labeled in accordance with the applicable provisions of the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.		I hereby declare that all goods are properly classified, packaged, marked and labeled in accordance with the applicable provisions of the ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.	
Airline of Origin: FRAMFORT			
AIRLINE No. 1 and 2 of the ICAO Annex 18			
UN No.	Proper shipping name	Quantity (kg)	Net weight (kg)
1073	COGNAC	2 25.75	0.80 kg net 1.00 kg net 0.17 kg net
UN 1845	CELESTINATION	1.7	1.70 kg net 1.70 kg net 1.70 kg net
SHIPPER'S CONTACT PHONE +79 48 49 13 6966			
I hereby declare that the contents of this declaration are true and correct, and that I am responsible for the accuracy of the information provided. I understand that I am liable for any damage or loss resulting from the transport of dangerous goods.		Signature: <i>[Signature]</i> Name and Address: CHUKOTAVIA Date: 01/08/2022	



Информация командиру по опасным грузам/ Dangerous Goods Notification to Captain («NOTOC»)

Station of Loading Аэропорт загрузки	1st Flight 1-ый рейс	Registration Бортовой номер	Date Дата	Prepared by Подпись лица, подготовившего документ
---	-------------------------	--------------------------------	--------------	--

Station of Loading Аэропорт загрузки	2nd Flight 2-ой рейс	Registration Бортовой номер	Date Дата
---	-------------------------	--------------------------------	--------------

Station of Unloading (destination) Аэропорт разгрузки	Air Waybill № Номер грузовой авианакладной	Proper Shipping Name Отправительское наименование груза	Class or Division For Class 1: Сompat. Grp Класс или категория груза	UN or ID Number Номер по списку ООН	Sub Risk Дополнит. опасность	Number of Packages Количество мест	Net Quantity per Package (kg/litre) Нетто на упаковку (кг/литр)	Transport Indexes per Package (T.I.) Транспортный индекс на упаковку	Radio-act. Material Category Категория радиоакт. вещества	UN Package Group Группа упаковки по списку ООН	Code (see reverse) Код (см. на обороте)	CAO(X) Только грузовым самолетам	Loading Position 1. Flight 2. Flight Загрузка на рейс (восточн. заход) 1-ый рейс 2-ой рейс	ULD IATA-ID Code Код средств пакетирования	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

<p>Remarks: <input type="checkbox"/> DRY ICE COOLING MATERIAL</p> <p>Loading Position(s) ULD ID-Code(s)</p> <p>Примечание: Сухой лед, как охлаждающий материал</p> <p>Позиция загрузки - Код средства пакетирования</p>	<p>There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft. Loaded as shown above:</p> <p>Нет данных о загрузке на борт опасного груза в несоответствующей упаковке</p> <p>Загрузка произведена как показано выше</p> <p>Signature of Ramp Agent Подпись ответств. лица, отвечающего за загрузку</p> <p>Notified accordingly: Сообщено</p> <p>Signature of Captain Подпись командира</p>	<p>1st Flight</p> <p>1-ый рейс</p> <p>2nd Flight</p> <p>2-ой рейс</p> <p>1st Flight</p> <p>1-ый рейс</p> <p>2nd Flight</p> <p>2-ой рейс</p>
---	--	---



Оборотная сторона бланка

№ кода действия	Характер опасности	Опасность для ВС	Опасность для людей	Действия при просыпке или утечке	Действия при пожаре	Дополнительные замечания
1.	Взрыв может вызвать разрушения	Пожар и/или взрыв	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, не курить	Все имеющиеся огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром	Возможна внезапная разгерметизация
2.	Газ, не воспламеняющийся	Минимальная	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений «А», «В» или «Р» практического действия	Все имеющиеся огнегасящие вещества; использовать стандартные правила борьбы с пожаром	Возможна внезапная разгерметизация
3.	Легковоспламеняющееся жидкое или твердое вещество	Пожар и/или взрыв	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не курить, отключить ненужное электрооборудование	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация
4.	Самовозгорающееся или пирофорное вещество при соприкосновении с воздухом	Пожар и/или взрыв	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «B» или «H» практического действия
5.	Оксидитель, может вызвать возгорание других веществ или взрыв при повышении температуры	Пожар и/или взрыв, возможна коррозия	Дым, пары, повышение температуры и в соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация
6.	Яд, может вызвать смерть при попадании внутрь тела или на кожу	Загрязнение жидким или твердым веществом	Сильное отравление, последствия которого могут повлечь позже	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не прикасаться без перчаток	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «B» или «H» практического действия
7.	Радиоактивное излучение	Загрязнение просыпанном радиоактивным веществом (продуктом)	Воздействие радиации, возможно облучение персонала	Не передавать упаковки, избегать контакта	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Вызвать квалифицированного специалиста для встречи ВС
8.	Коррозионное вещество	Возможен ущерб от коррозии	Раздражение слизистой оболочки глаз и носоглотки, повреждение кожи при контакте	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не прикасаться без перчаток	Все имеющиеся огнегасящие вещества; не использовать воду в отношении грузов с обозначением «W» практического действия	Возможна внезапная разгерметизация, отключить ненужное электрооборудование при наличии грузов с буквенным обозначением «F» или «H» практического действия
9.	Опасные последствия маловероятны	В соответствии с буквой кода действия	В соответствии с буквой кода действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции для буквенных обозначений «А» практического действия	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Нет
10.	Легковоспламеняющийся газ, значительная опасность возгорания	Пожар и/или взрыв	Дым, пары и повышение температуры, а также в соответствии с буквенным обозначением практического действия	Использовать 100% кислород, установить и поддерживать максимальный уровень вентиляции, не курить, отключить ненужное электрооборудование	Все имеющиеся огнегасящие вещества	Возможна внезапная разгерметизация

Буква кода действия	Дополнительная опасность	Буква кода действия	Дополнительная опасность
A	Анестезирующее вещество	M	Немалопыкий материал
C	Коррозионное вещество	N	Вредное вещество
E	Взрывчатое вещество	P	Токсично (LD)
F	Воспламеняющееся вещество	S	Самовозгорающееся или пирофорное вещество
H	Легковоспламеняющееся вещество	W	При соприкосновении с водой выделяет токсичный или легковоспламеняющийся газ
I	Раздражающее/слезоточивое вещество	X	Окисляющее вещество
L	Прочие виды опасности незначительны или отсутствуют		



Страница зарезервирована



8. ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

8.1. Общие положения.

АО «Чукотавиа» эксплуатирует следующие типы ВС:

- DHC-6 Twin Otter Series 400 в компоновках на 14 или 19 пассажиров, или в грузовом варианте;

- Ми-8Т, Ми-8МТВ-1 до 22 пассажиров или в грузовом варианте;

- Ми-8МТВ-1 для перевозки в VIP-варианте до 11 пассажиров;

- Ан-24РВ на 44 пассажира;

- Ан-26Б в грузовом варианте или для перевозки до 35 пассажиров;

- Ан-26Б-100 для перевозки в различных компоновках грузов и до 42 пассажиров.

При выборе и эксплуатации каждого судна учитывается максимальное соответствие эксплуатационных характеристик ВС обслуживаемым направлениям и выполняемым заявкам Заказчика.

Подробная информация по обслуживанию каждого типа ВС приводится в соответствующих разделах Руководства по наземному обслуживанию ВС.

8.2.1. Самолет Ан-24РВ.

Система	Требования		Примечания
Бортовая система электроснабжения	Тип	Постоянный ток 27 ± 3В	Наземные источники: Постоянный ток 27 ± 3В Переменный однофазный 115В.
		Переменный однофазный 115В	
		Переменный трехфазный 36В	
Гидравлическая система	Гидравлическая жидкость	АМГ-10 (ГОСТ 6794-75); Гидроникойл FH-51	
	Газ	Азот.	
Топливная система	Топливо	РТ, согласно ГОСТ 10227 ТС-1, согласно ГОСТ 10227	Другие допустимые виды топлива указаны в РЛЭ.
Маслосистема двигателей	Моторное масло	Двигатели АИ-24-СМ-4,5 Двигатель РУ19А-300-МС-8П	Допустимые пределы горячего воздуха на выходе из подогревателя: +80-90°С.
Система подогрева	Тип	От аэродромного подогревателя	
1. авионики		1. при Тив +5 °С и ниже	
2. двигателей		2. АИ-24 при Тив -15 °С и ниже, РУ19А-300 при Тив -30 °С и ниже	
3. аккумуляторов на стоянке	3. от наземного источника постоянного тока 27 ± 3В		
Водяная система	Вода	Питьевая	Электрокипятильник УЭК-2(7,8л.) Бак-термос ЭТ-9 (6,5л.)
		Техническая	Бак умывальника и буфета (20л.) Бак унитаза (6-10л.)



8.2.1.1. Расположение точек наземного обслуживания ВС Ан-24РВ.

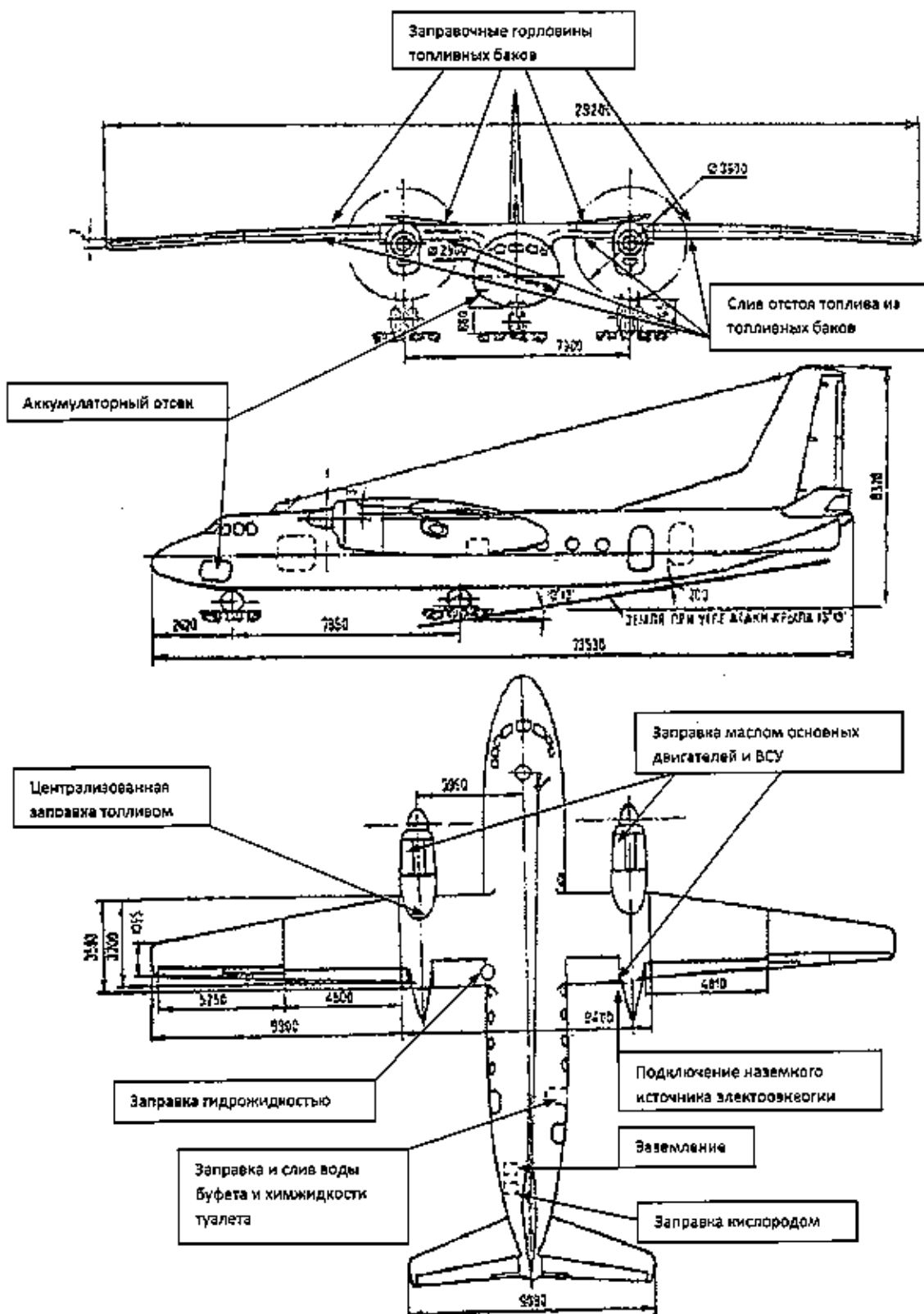


Рис. 1.1. Общий вид самолета



8.3. Самолет Ан-26Б.

Система	Требования		Примечания
Бортовая система электроснабжения	Тип	Постоянный ток $27 \pm 3В$	Наземные источники: Постоянный ток $27 \pm 3В$ Переменный однофазный 115В.
		Переменный однофазный 115В	
		Переменный трёхфазный 36В	
Гидравлическая система	Гидравлическая жидкость	АМГ-10 (ГОСТ 6794-75); Гидроникойл FH-51	
	Газ	Азот.	
Топливная система	Топливо	РТ, согласно ГОСТ 10227	Другие допустимые виды топлив указаны в РЛЭ.
		ТС-1, согласно ГОСТ 10227	
Маслосистема двигателей	Моторное масло	Двигатели АИ-24-СМ-4,5	
		Двигатель РУ19А-300-МС-8П	
Система подогрева:	Тип	От аэродромного подогревателя:	Допустимые пределы горячего воздуха на выходе из подогревателя: +80-90°C.
1. авионики			
2. двигателей			
3. аккумуляторов на стоянке			
Бытовое обслуживание	Вода	Питьевая	Электрокипятильник КУ-27 (7,5л.) Электротермос ЭТ-9 (9л.)



8.3.1. Расположение точек наземного обслуживания ВС Ан-26Б.

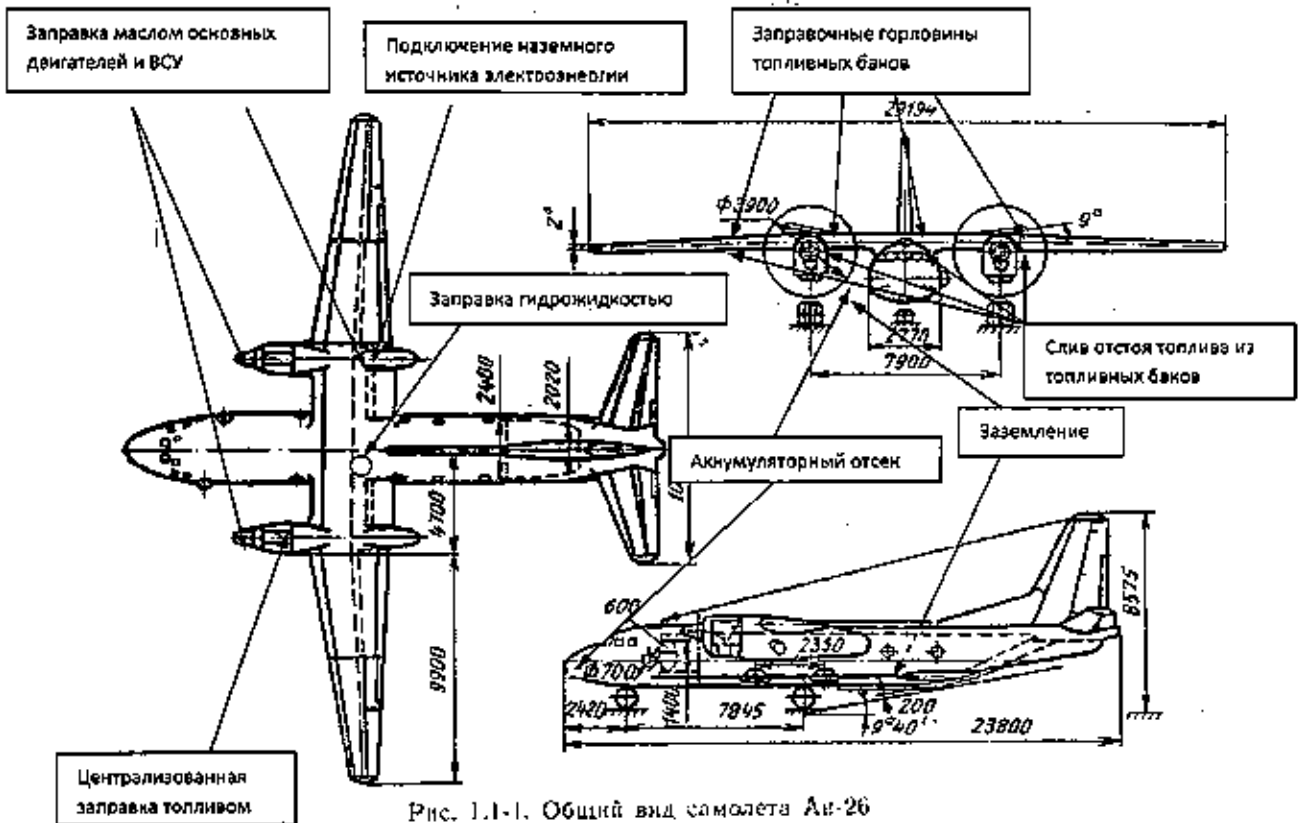


Рис. 1.1-1. Общий вид самолета Ан-26

8.3.2. Варианты компоновки и способов загрузки самолёта Ан-26Б.

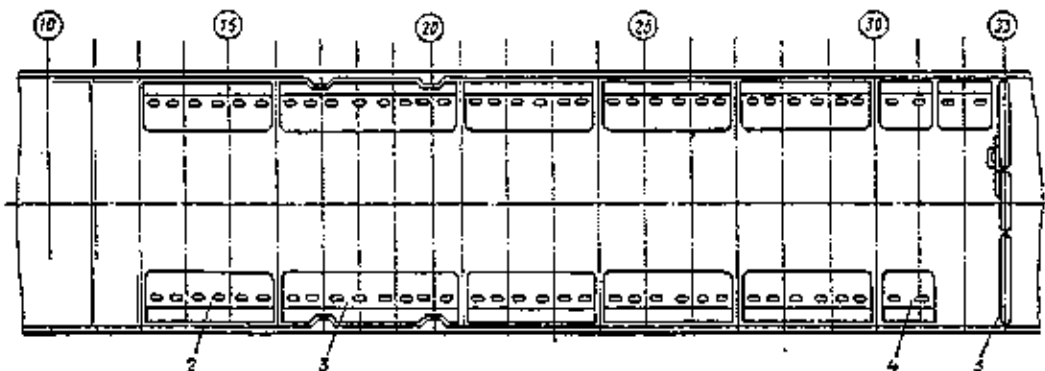


Рис. 352. Размещение десантных сидений в грузовой кабине:
2 - 2-х- и 4-местные сиденья; 4 - одностороннее сиденье; 5 - предохранительное ограждение



В пассажирском варианте размещается до 35 человек на откидных сидениях.

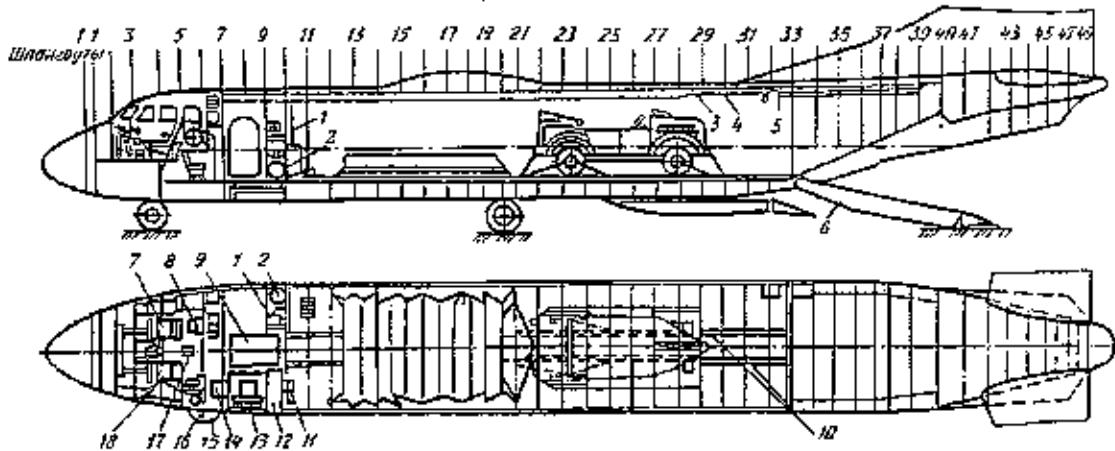


Рис. 1.12 Компоновочная схема кабины самолета

1 — место установки кондиционера КВ-27; 2 — контрольный щиток; 3 — сиденье; 4 — моторы; 5 — телевизор; 6 — разъем и плавающий переключатель; 7 — сиденье вращающегося типа; 8 — сиденье бороздчатого типа; 9 — внешний аварийный люк; 10 — грузовые люки; 11 — люк; 12 — сиденье с радиобудильником; 13 — туалет; 14 — сиденье вращающегося типа; 15 — баллон; 16 — прибор НКПБ-1; 17 — сиденье бороздчатого типа; 18 — сиденье цилиндрического типа

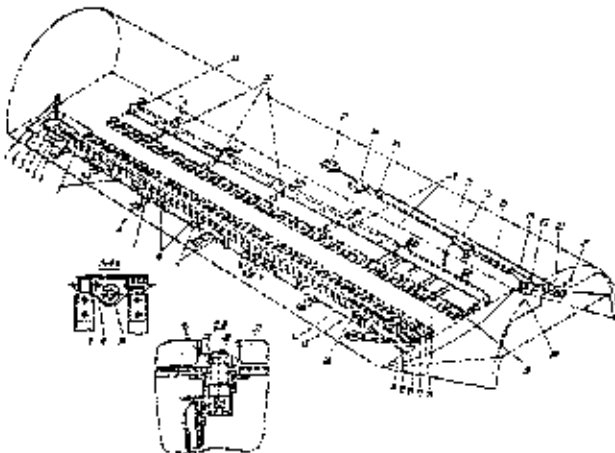


Рис. 1.13 Взрывной разрыв кабины самолета

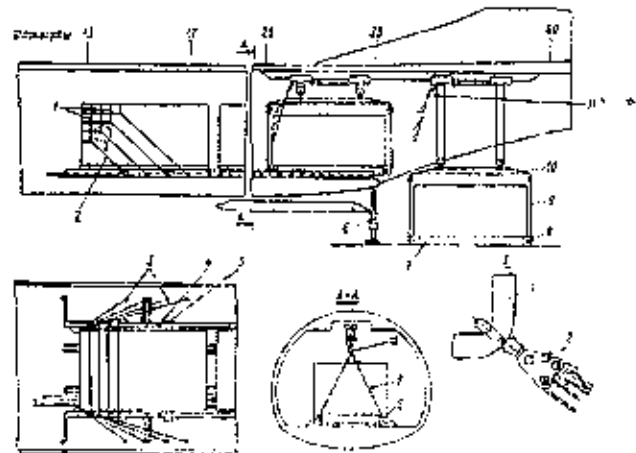


Рис. 1.14 Детали откидного сиденья

8.4. Самолет Ан-26Б-100.

Система	Требования	Примечания	
Бортовая система электроснабжения	Тип	Наземные источники: Постоянный ток 27 ± 3В Переменный однофазный 115В. Переменный трёхфазный 36В.	
			Постоянный ток 27 ± 3В
			Переменный однофазный 115В
Гидравлическая система	Гидравлическая жидкость	АМГ-10 (ГОСТ 6794-75); Гидроникойл ГН-51	
	Газ		Азот.
Топливная система	Топливо	РТ, согласно ГОСТ 10227	Другие допустимые виды топлив указаны в РЛЭ.
		ТС-1, согласно ГОСТ 10227	
Маслосистема	Моторное	Двигатели АИ-24-СМ-4,5	



двигателей	масло	Двигатель РУ19А-300-МС-8П	
Система подогрева:	Тип	От аэродромного подогревателя:	Допустимые пределы горячего воздуха на выходе из подогревателя: +80-90°C.
1.авионики		1. при T _{нв} +5 °С и ниже	
2.двигателей		2. АИ-24 при T _{нв} -15 °С и ниже, РУ19А-300 при T _{нв} -30 °С и ниже	
3.аккумуляторов на стоянке		3. от наземного источника постоянного тока 27 ± 3В	
Бытовое обслуживание	Вода	Питьевая	Электрокипятильник КУ-27 (7,5л.) Электротермос ЭТ-9 (9л.)

8.4.1. Расположение точек наземного обслуживания ВС Ан-26Б.

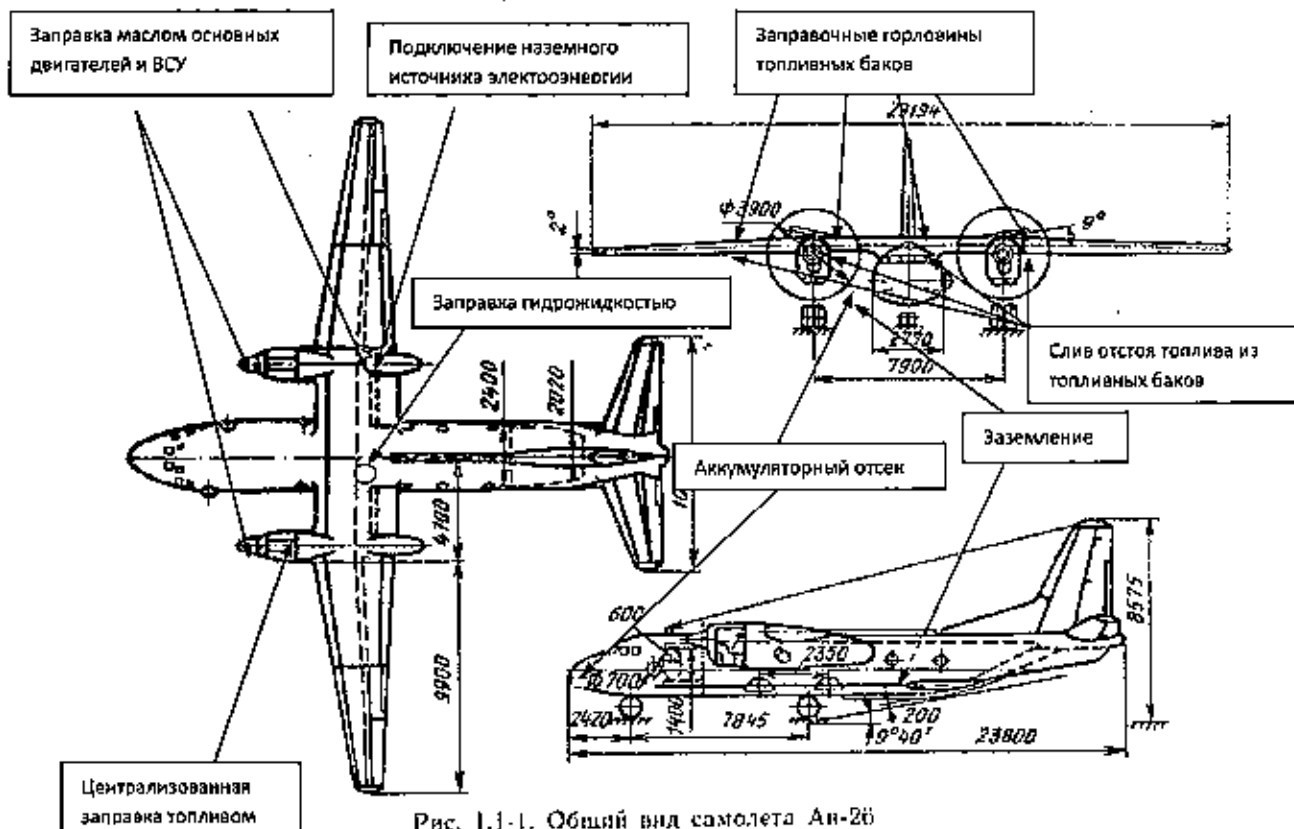
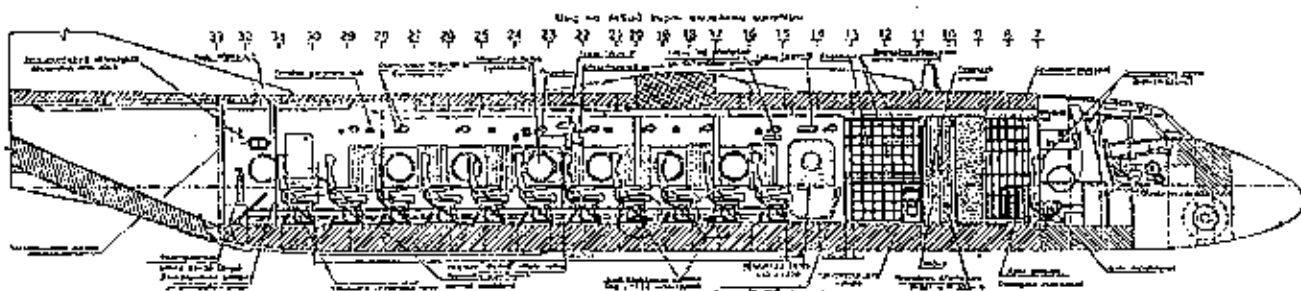
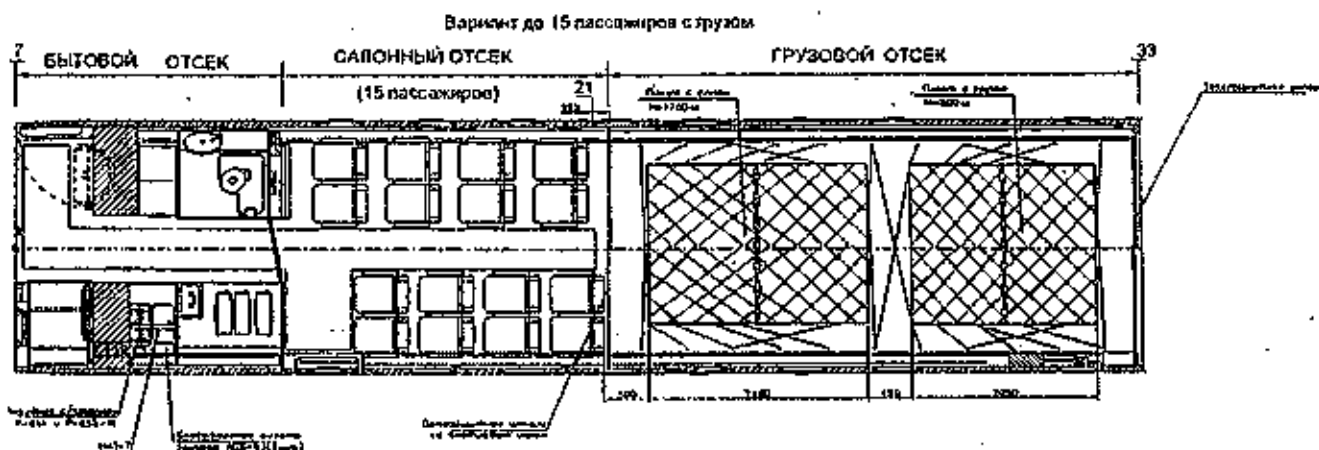
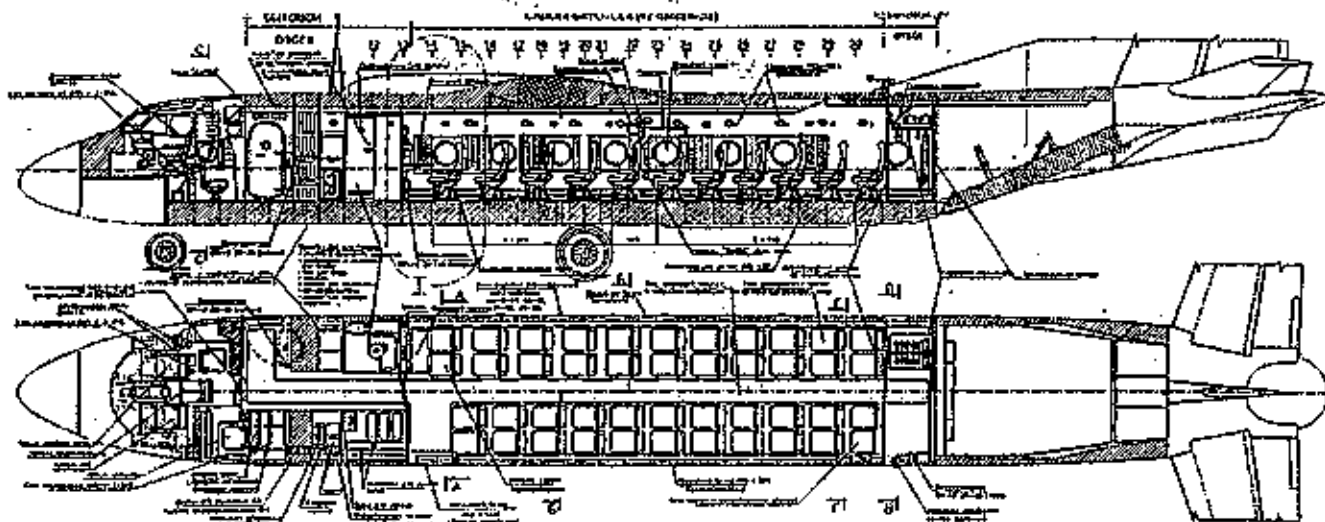


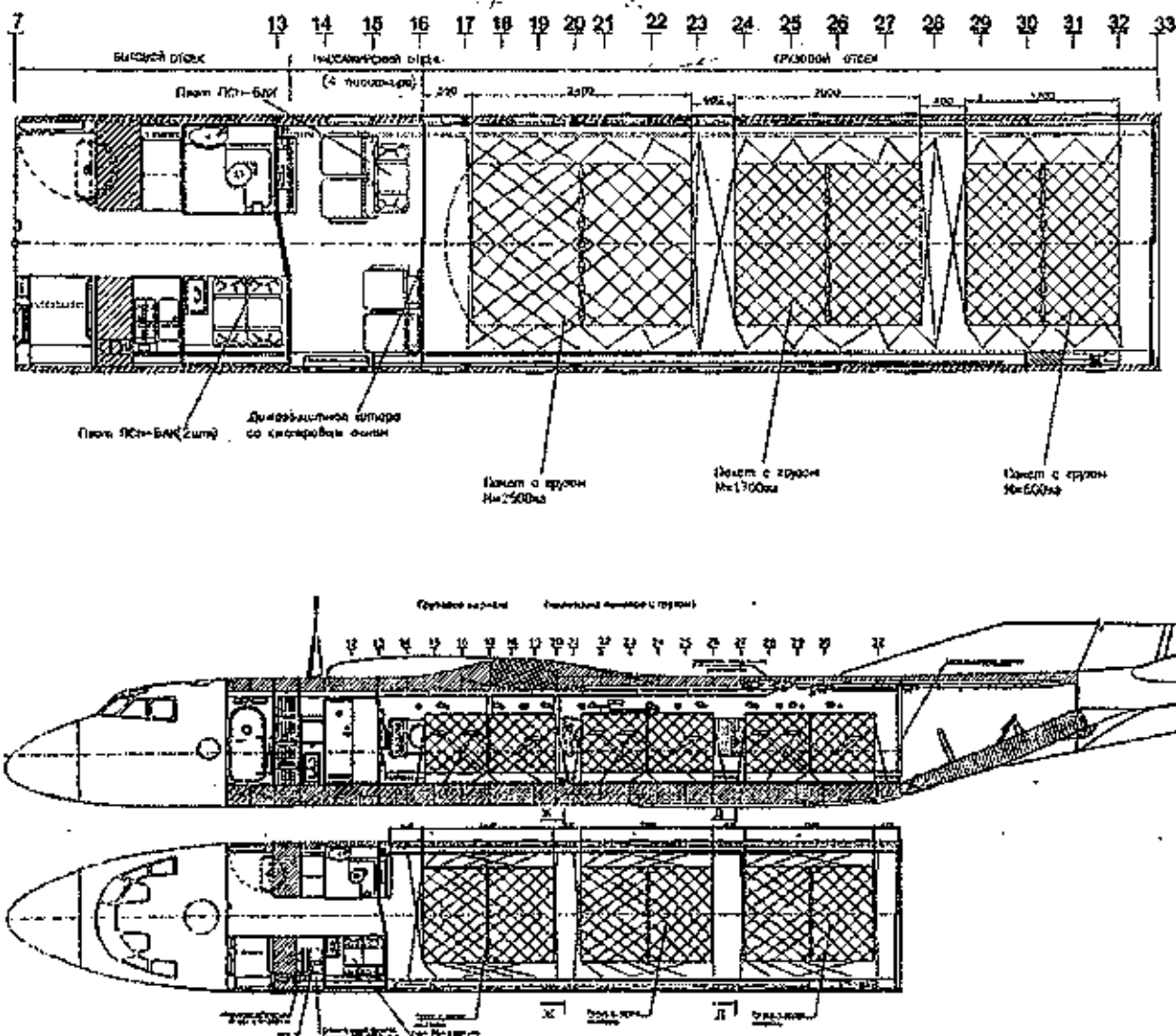
Рис. 1.1-1. Общий вид самолета Ан-26

8.4.2. Варианты компоновки самолёта Ан-26Б-100.





Компоновочная схема кабин самолета в варианте перевозки 4 пассажиров и грузов



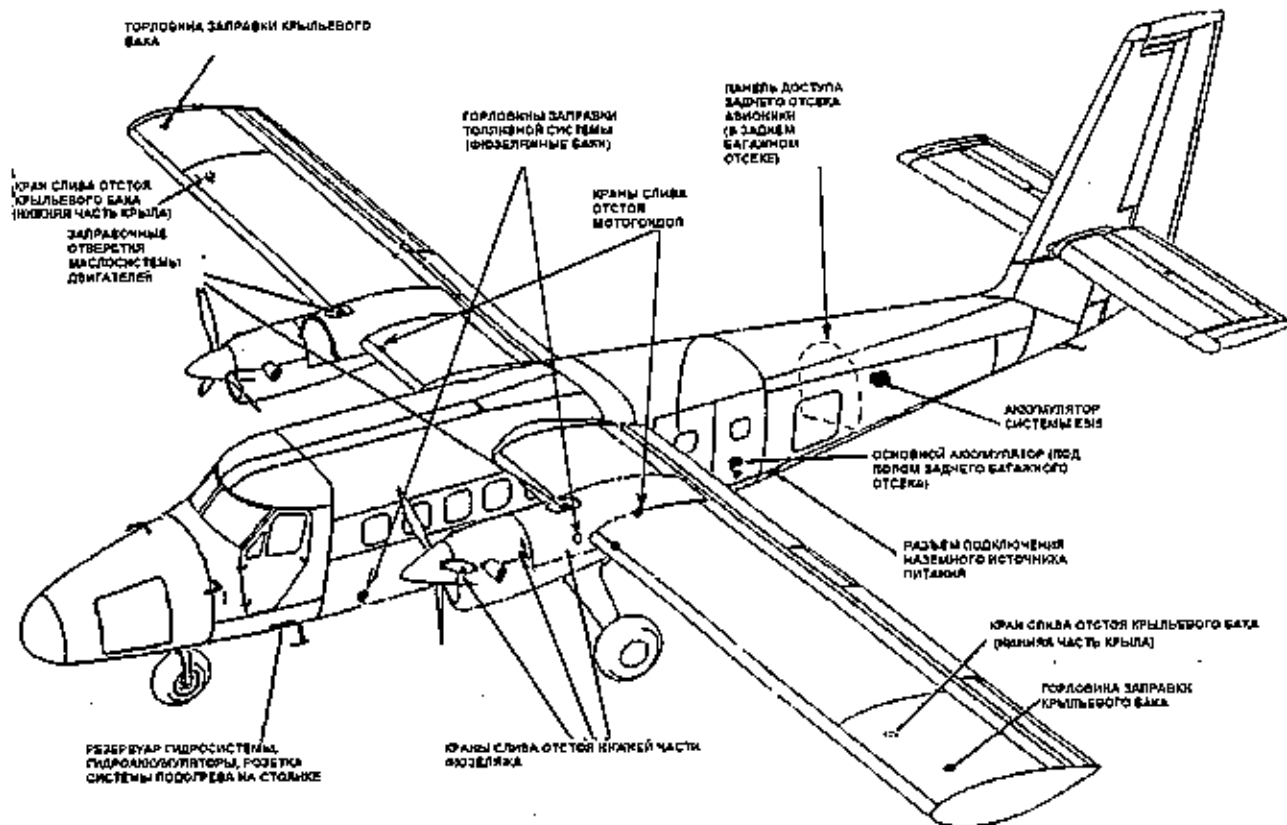
8.5. Самолет DHC-6 Twin Otter Series 400.

Система	Требования		Примечания
	Тип	Постоянный ток	
Бортовая система электроснабжения	Тип	Постоянный ток	Допустимые пределы: 24-28В (постоянный ток),
	Потребляемый ток	25 А	Потребляемый ток указан только для случая стоянки подключенного самолета.
Гидравлическая система	Гидравлическая жидкость	Соответствующая стандарту MIL-H-5606 (H)	При отсутствии гидрожидкости ROYCO 756 для дозаправки применять FH-51.
	Газ	Азот технический	



Топливная система	Топливо	РТ, согласно ГОСТ 10227; ТС-1, согласно ГОСТ 10227	Другие допустимые виды топлив указаны в PWC SB 1244. Добавление присадки И-М при любых температурах воздуха не требуется
Маслосистема двигателей	Моторное масло	Eastman 2380, AeroShell 500, Royco 500, Mobil Jet II, Castrol 5000, Turbonycoil 600	Согласно PWC SB 1001
Система подогрева авионики, двигателей и аккумуляторов на стоянке	Тип	Переменный ток промышленной частоты	Допустимые пределы: 230 В ± 7% (переменный ток частоты 50 Гц),
	Энергопотребление	1,3 кВт, потребляемый ток 5,7 А.	Без учета подключения внутренних потребителей
	Подключение	Разъем NEMA 6-15S	При подключении внутренних потребителей требуется дополнительный разъем.

8.5.1. Расположение точек наземного обслуживания DHC-6 Twin Otter Series 400.





Система	Расстояние				Расстояние от уровня земли		Примечания
	От носовой части ВС		От продольной оси ВС		Метры	Дюймы	
	Метры	Дюймы	Метры	Дюймы			
1. Топливная система							
- Передняя фюзеляжная заправочная горловина	3.8	150	0.6	25	1.4	54	
- Задняя фюзеляжная заправочная горловина	7.1	280	0.6	25	1.4	54	
- Передний кран слива отстоя фюзеляжных баков	5.0	200	0	0	0.9	35	
- Средний кран слива отстоя фюзеляжных баков	5.9	235	0	0	0.9	35	
- Задний кран слива отстоя фюзеляжных баков	6.8	270	0	0	0.9	35	
- Заправочные горловины правого и левого крыльевых баков	6.0	240	9.9	390	3.0	120	
- Краны слива отстоя правого и левого крыльевых баков	6.0	240	9.9	390	2.9	115	
- Краны слива отстоя правой и левой мотогондол	5.6	220	3.0	120	2.5	98	
2. Маслосистема двигателей							
- Горловины заправки маслосистем правой и левой мотогондол	5.3	210	3.0	120	3.1	125	
3. Система электроснабжения							
- Разъем наземного источника питания	8.5	335	0.5	20	1.2	48	
- Основной аккумулятор	8.9	350	0	0	1.3	50	
- Аккумулятор системы ESIS	10.0	395	0.25	10	1.6	65	
4. Система обогрева на стоянке							
- Ниша подключения разъемов 230 В	2.1	85	0.76	30	1.3	50	



Система	Расстояние				Расстояние от уровня земли		Примечания
	От носовой части ВС		От продольной оси ВС		Метры	Дюймы	
	Метры	Дюймы	Метры	Дюймы			
5. Гидравлическая система – правый и левый лючки доступа	1.9	75	0.76	30	1.3	50	

8.6. Вертолет Ми-8Т.

Система	Требования			Примечания
Бортовая система электроснабжения	Тип	Постоянный ток	28,5V±10%	Для технического обслуживания допустима подача электропитания через один бортовой разъем ШРАП-500
	Потребляемая мощность	Ампер	150	Минимальная потребная мощность наземного источника для технического обслуживания. Для обеспечения запуска двигателей требуется раздельное электропитание 28,5V на два бортовых разъема ШРАП-500К с потребляемым током до 600А.
Воздушная система	Минимальное давление	Кгс/см ²	50	Заправка воздушной системы тормозов колес воздухом. Ограничение зарядки автоматическое бортовым ограничителем давления АД-50
	Максимальное давление	Кгс/см ²	не более 150	
Наземный подогрев систем ВС	Минимальная теплопроизводительность	кВт	130 и более	При температурах воздуха ниже минус 30°C
	Требования к рукавам подачи теплового воздуха	Количество х длина, метров	Минимум 2 х 8 метров	Моторные подогреватели типа УМП-300 (350, 400), МП «Север», МП-85, «Стюардесса» и т.п.



Система	Требования		Примечания
Топливная система	Топливозаправщик, наземная заправочная станция любого типа	Керосин ТС-1, при температурах ниже +5°C, при полетах за полярный круг и с палубы корабля не зависимо от температуры воздуха - с добавлением 0.1% присадки И-М.	Топливозаправка с использованием заправочного пистолета типа РП-40

8.6.1. Расположение точек наземного обслуживания вертолета Ми-8Т, Ми-8МТВ-1.



Система	Описание месторасположения относительно конструкции вертолета	Расстояние от уровня земли, м	Примечания
Бортовая система электроснабжения	2 разъема наземного электропитания ШРАП-500 слева от входной двери - позиция ①	1,30	Для наземного технического обслуживания место подключения (левый или правый ШРАП) значение не имеет



Топливная система	Заправочные горловины в передней верхней части подвесных топливных баков (левый и правый) -позиция ② Заправочная горловина дополнительного бака - позиция ③.		Для заправки необходима стремянка с возможным опиранием на подвесной бак. При этом места опирания стремянки должны иметь защитное резиновое покрытие для исключения повреждения баков ВС.
Воздушная система	Верхний лючок за левым подвесным топливным баком - позиция ④	1,50	
Наземный подогрев систем ВС	Рукава наземного источника теплого воздуха подаются в лючок отсека главного редуктора, позиция ⑤, и под капоты двигателей		Конкретное место установки рукавов для подогрева систем ВС производится исходя из наличия возможностей, в первую очередь производится подогрев двигателей и главного редуктора

8.7. Вертолет Ми-8МТВ-1.

Вертолет Ми-8МТ-1 эксплуатируется только в варианте «Салон» для перевозки до 11 пассажиров. Для повышения комфортности пассажиров вертолет оборудован дополнительными системами - туалетное помещение с системой водоснабжения умывальника и автономный биотуалет, требующими наземного обслуживания и контроля при температурах воздуха ниже 0°C.

Система	Требования			Примечания
	Тип	Постоянный ток		
Бортовая система электроснабжения			28,5V±10%	Бортовой разъем ШРАП-500К
	Потребляемая мощность	Ампер	200	Минимальная потребная мощность наземного источника для технического обслуживания и запуска ВСУ
Воздушная система	Минимальное давление	Кгс/см ²	50	Заправка воздушной системы тормозов колес воздухом. Ограничение зарядки автоматическое бортовым ограничителем давления АД-50
	Максимальное давление	Кгс/см ²	не более 150	
Наземный подогрев систем	Минимальная теплопроизводительность	кВт	130 и более	При температурах воздуха ниже минус 30°C



Система	Требования			Примечания
ВС	Требования к рукавам подачи теплового воздуха	Количество х длина, метров	Минимум 2 х 8 метров	Моторные подогреватели типа УМП-300 (350, 400), МП «Север», МП-85, «Стюардесса» и т.п.
Топливная система	Топливозаправщик, наземная заправочная станция любого типа	Керосин ТС-1, при температурах ниже +5°C, при полетах за полярный круг и с палубы корабля не зависимо от температуры воздуха - с добавлением 0.1% присадки И-М.		Топливозаправка с использованием заправочного пистолета типа РП-40
Водосистема	Заправка под давлением			

8.7.1. Точки наземного обслуживания вертолета Ми-8МТ-1 имеют одинаковое расположение с Ми-8Т, за исключением того что в данном типе ВС добавлена точка наземного обслуживания водяной системы.



9. ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

9.1. Предоставление услуг и информации.

9.1.1. Организация (в том числе через обслуживающую организацию) обеспечивает предоставление пассажирам (грузоотправителям) в аэропортах и других пунктах регистрации перевозки, пунктах продажи перевозок, на борту ВС услуги, касающиеся осуществления и обеспечения перевозок воздушным транспортом. Предоставленные услуги должны быть направлены на качественное обслуживание пассажиров (грузоотправителей) и грузополучателей.

9.1.2. Услуги Организации или обслуживающей организации оказываются бесплатно либо на возмездной основе.

9.1.3. Организация через обслуживающую организацию в аэропорту обеспечивает без дополнительной оплаты предоставление следующих услуг:

- информационное обслуживание пассажиров;
- регистрацию пассажиров и оформление багажа и груза по маршруту и на рейс, указанный в перевозочном документе, а также проведение специального контроля авиационной безопасности;
- доставку вылетающих (прилетающих) пассажиров к ВС (от ВС), их посадку на борт ВС и высадку при прибытии в промежуточный аэропорт, аэропорт трансферта или аэропорт назначения;
- доставку багажа и груза до ВС и обратно, его погрузку на ВС, и выгрузку из ВС;

9.1.4. Организация через обслуживающую организацию обязано обеспечить в аэропорту, пунктах регистрации перевозок, пунктах продажи перевозок без дополнительной оплаты предоставление точной и своевременной информации пассажирам и грузоотправителям/грузополучателям:

- о времени отправления и прибытия (вылета и прилета) ВС, выполняющих перевозку по расписанию (плану полета);
- о месте и времени начала и окончания регистрации пассажиров и багажа на рейс, указанный в перевозочном документе;
- о времени посадки пассажиров в ВС, выполняющее перевозку по расписанию (плану полетов);
- о расписании выполнения рейсов, стоимости воздушной перевозки по выполняемым маршрутам, в том числе льготных условиях перевозки детей и других категорий пассажиров;
- о правилах перевозки пассажиров, багажа и груза, в том числе нормах бесплатного провоза багажа, предметах и вещах запрещенных к перевозке воздушным транспортом и других особых условиях перевозки;
- об адресах пунктов продажи и правилах продажи и бронирования перевозок;
- о правилах и порядке проведения досмотра пассажиров, багажа и грузов, вылетающих из аэропорта;
- о правилах прохождения пассажирами таможенного, пограничного и других формальностей, вылетающих международными рейсами.

9.1.5. Организация через обслуживающую организацию обеспечивает в аэропорту без дополнительной оплаты предоставление точной и своевременной информации пассажирам и грузоотправителям/ грузополучателям о задержанных ВС, выполняющих перевозки по расписанию (плану полетов) и причинах их задержек.

9.1.6. Организация через обслуживающую организацию бесплатно производит отметку в авиабилете о задержке рейса следования пассажира, с момента начала воздушной перевозки до фактической отправки рейса, а при расторжении договора воздушной перевозки - на момент возврата авиабилета.



9.1.7. В аэропорту и других пунктах регистрации перевозки, в пунктах продажи перевозок должны размещаться:

- расписание движения ВС из данного аэропорта;
- нормативные документы, касающиеся правил перевозок пассажиров, багажа и грузов;
- информация о порядке проведения досмотра, предметах и веществах, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте, ответственности за нарушение настоящих «Правил»;
- информация об условиях перевозки различных категорий пассажиров, о документах которые должен предъявлять пассажир при его перевозке воздушным транспортом, о нормах бесплатного провоза багажа воздушным транспортом по типам ВС;
- рекламная продукция Организации;

9.1.8. Предоставление информации об оформлении перевозочных документов на имя конкретного пассажира (груза), прохождении регистрации в аэропорту отправления, вылете и прилете осуществляется только на основании письменных запросов государственных органов или предприятий, учреждений и организаций, а также граждан, если эти запросы признаны обоснованными и законными.

Организация не обязана:

- давать устные и письменные справки о вылете и прилете отдельных пассажиров, о проданных им авиабилетах, а также письменные справки о наличии мест. Справки выдаются только по письменным запросам предприятий, организаций, учреждений, если запрос связан с несчастным случаем; задержкой вылета и другими причинами, признанными Организацией уважительными;

- давать грузоотправителю или грузополучателю информацию о месте нахождения груза в пути следования до истечения срока доставки грузов в аэропорт назначения за исключением случаев, когда такая информация необходима грузоотправителю для использования его права распоряжения грузом.

9.2. Регистрация пассажиров и оформление багажа перед вылетом.

9.2.1. Пассажир, имеющий билет, должен в аэропорту отправления пройти процедуру регистрации и оформления багажа, а также контроль авиационной безопасности.

9.2.2. В целях обеспечения безопасности полета пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажире и груз проходят обязательный предполетный досмотр.

9.2.3. Предполетный досмотр пассажира, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, производится в аэропорту или на ВС уполномоченными лицами служб авиационной безопасности. К участию в предполетном досмотре могут привлекаться сотрудники органов внутренних дел на транспорте.

9.2.4. Пассажиры с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, а также фельдъегеря, сопровождающие корреспонденцию, проходят досмотр на общих основаниях, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

9.2.5. Пассажиры с ограниченными возможностями (на костылях, в инвалидных колясках, на носилках) подлежат досмотру вручную, а сопровождающие их лица проходят досмотр на общих основаниях.

9.2.6. Проведение предполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

9.2.7. При производстве досмотра пассажира осуществляется проверка соответствия предъявляемых перевозочных документов личности предъявителя.

9.2.8. При отказе пассажира от досмотра обслуживающая организация вправе отказать ему в посадке на ВС, на основании чего Организация вправе расторгнуть договор



воздушной перевозки с возмещением оплаты за перевозку в соответствии с правилами применения тарифов Организации.

9.2.9. Досмотр может быть произведен на ВС, находящемся в полете, не зависимо от согласия пассажира. Досмотр производится членами экипажа по указанию командира корабля. Для выполнения действий, указанных в данном подпункте, ВС считается находящимся в полете с момента закрытия всех его внешних дверей и до момента их открытия.

9.2.10. Пассажир для прохождения процедуры регистрации и оформления багажа должен представить документ, удостоверяющий его личность. Документами, удостоверяющими личность пассажира, являются:

- паспорт гражданина РФ;
- заграничный паспорт РФ, общегражданский загранпаспорт, дипломатический паспорт; служебный паспорт;
- национальный паспорт иностранного гражданина;
- вид на жительство РФ для лиц без гражданства;
- свидетельство о рождении для граждан РФ до 14 лет;
- паспорт моряка (удостоверение личности моряка) для поездки по службе;
- временное удостоверение личности гражданина РФ;
- свидетельство на возвращение в страну, гражданином которой является пассажир;
- удостоверение личности офицера, прапорщика РФ или стран СНГ, за исключением стран, с которыми прерваны дипломатические отношения;
- военный билет военнослужащих РФ, проходящих службу по призыву или по контракту с отметкой о прохождении службы;
- проездной документ лиц без гражданства, беженцев;
- международный паспорт ООН для служебных поездок;
- справка об освобождении из мест лишения свободы для лиц, освободившихся из мест лишения свободы;
- удостоверение, выдаваемое осужденному, получившему разрешение на длительный или краткосрочный выезд за пределы мест лишения свободы.

9.2.11. Также, если это необходимо, пассажир должен иметь при себе документы, удостоверяющие особые условия перевозки данного Пассажира и его багажа (доверенность на ребенка, медицинское заключение, ветеринарный сертификат и др.).

9.2.12. Пассажир должен заблаговременно (за 1 час 20 мин.) прибыть к месту регистрации билета и оформления багажа для прохождения установленных предполетных формальностей (процедуры регистрации, оплаты сверхнормативного багажа, прохождения досмотра, таможенных, пограничных и других формальностей, оформления выездных и въездных документов и пр.), а также его посадки и погрузки багажа на борт ВС. Регистрация на рейсы АО «ЧукотАВИА» в аэропорту вылета заканчивается за 40 минут до времени вылета рейса.

9.2.13. При регистрации пассажиров с электронными билетами, пассажиру выдается посадочный талон, в котором указываются инициалы и фамилия пассажира, номер рейса, дата отправления, время окончания посадки на рейс и номер посадочного места на борту ВС. При необходимости, в посадочном талоне дополнительно может указываться другая информация.

9.2.14. Посадка пассажира на борт ВС производится при предъявлении пассажиром посадочного талона на соответствующий рейс.

9.2.15. Пассажир, опоздавший ко времени окончания регистрации или посадки в ВС, к перевозке на данный рейс не допускается, в билете производится отметка о времени явки пассажира на регистрацию или посадку.

9.2.16. Организация не несет ответственности за вопросы взаимоотношения Пассажира с государственными службами (таможенной, пограничной, иммиграционной,



безопасности). При этом Организация или обслуживающая организация имеет право проверить все необходимые документы при регистрации до момента принятия пассажира и его багажа к перевозке.

9.3. Обслуживание пассажиров на льготных условиях.

9.3.1. Определенные категории граждан имеют право проезда воздушным транспортом на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными Организацией правилами воздушных перевозок и прописанных в условии применения тарифов (далее – УПТ).

9.3.2. Оформление перевозочного документа пассажирам, имеющим государственную льготу, производится индивидуально при предъявлении документов, подтверждающих право на льготную перевозку воздушным транспортом, установленным законодательством Российской Федерации и прописанными в УПТ.

9.4. Обслуживание пассажиров с детьми.

9.4.1. Совершеннолетний пассажир ВС имеет право перевезти бесплатно при внутренней перевозке одного ребенка до 2-х лет без предоставления отдельного места с обязательным оформлением авиабилета. Другие следующие с пассажиром дети в возрасте до 2-х лет, а также дети от 2-х до 12-ти лет перевозятся по билетам с применением скидки 50 % от нормального тарифа с предоставлением отдельного места, при этом разрешается бесплатный провоз багажа по установленной норме.

9.4.2. Дети в возрасте до 12-х лет перевозятся только в сопровождении совершеннолетнего пассажира.

9.4.3. Пассажир при оформлении пассажирского билета на ребенка, а также сопровождающий ребенка при его перевозке воздушным транспортом, во время прохождения процедуры регистрации обязан предъявлять представителю Организации или обслуживающей организации документ, подтверждающий возраст ребенка (свидетельство о рождении). Возраст ребенка учитывается на дату начала перевозки от начального пункта отправления, указанного в перевозочном документе. Организация или обслуживающая организация должны указывать в пассажирском билете этого ребенка дату его рождения.

9.4.4. В случае несоответствия фактического возраста ребенка указанному в авиабилете, Организация имеет право отказать ему в перевозке или потребовать оформления нового авиабилета с применением скидки, соответствующей фактическому возрасту ребенка.

9.4.5. Пассажирский билет ребенка при изменении маршрута и/или даты вылета рейса после начала перевозки, переоформляется по тарифу воздушной перевозки со скидкой, соответствующей возрасту ребенка на дату начала перевозки от начального пункта отправления, указанного в перевозочном документе, даже если возраст ребенка изменился к моменту переоформления перевозки.

9.4.6. Дети в возрасте старше 12 лет могут перевозиться без сопровождения совершеннолетнего пассажира.

9.5. Обслуживание пассажиров с ограниченными возможностями, престарелых и больных пассажиров.

9.5.1. К категории больных или пассажиров с ограниченными возможностями относятся пассажиры:

- признанные больными по медицинским показаниям, а так же не способные передвигаться самостоятельно, и нуждающиеся в помощи при посадке на борт ВС или могут ходить, и способны пройти на посадку без посторонней помощи, чье состояние считается нестабильным и, которым поэтому необходимо разрешение врачей перед каждым полетом;

- физическое или умственное состояние которых стабильно, и которые могут получить постоянное либо временное разрешение на воздушную перевозку от



медицинского учреждения, либо не имеющие такого разрешения, но им требуется специальный уход.

9.5.2. Состояние пассажиров с ограниченными возможностями, престарелых и больных пассажиров требует персонального внимания к ним при посадке на борт ВС, при выходе из ВС, во время полета, при чрезвычайной ситуации, во время нахождения в аэропорту.

9.5.3. Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья. Организация не несет перед пассажирами с ограниченными возможностями, больными, пожилыми пассажирами никакой ответственности за возможные последствия и/или ухудшение здоровья, связанные с их воздушной перевозкой. обслуживающая организация обязана информировать об этом и об условиях перевозки пассажиров при продаже авиабилетов.

9.5.4. Пассажиры, физическое или умственное состояние которых может вызывать у Организации опасение за их здоровье, престарелые пассажиры (в возрасте более 75 лет) допускаются к воздушной перевозке по предъявлении справки лечебного учреждения о том, что им не противопоказана перевозка воздушным транспортом, и где указаны специальные требования к условиям перевозки, а в отдельных случаях и том, что их заболевание не является опасным для окружающих.

9.5.5. Перевозка пассажиров с ограниченными возможностями в коляске (электроколяске, складном кресле), не имеющих возможности самостоятельно передвигаться на борту ВС, тяжелобольных и больных на носилках производится только с сопровождающими лицами, обеспечивающими уход за больным в полете.

9.5.6. Размещение пассажиров с ограниченными возможностями, больных, пожилых пассажиров на борту ВС должно быть организовано таким образом, чтобы дать возможность членам экипажа и другим пассажирам при необходимости эвакуировать таких пассажиров за минимальное время, не причиняя при этом неудобства другим.

9.5.7. Не допускается размещение на местах рядом с аварийными выходами пассажиров, имеющих ограниченные возможности по передвижению в силу медицинских, возрастных или других показателей.

9.5.8. Организация вправе отказать в перевозке пассажира с ограниченными возможностями на коляске, больного на носилках при отсутствии на ВС условий, необходимых для перевозки таких пассажиров.

9.5.9. Для больных и пассажиров с ограниченными возможностями медицинские препараты, складное кресло (коляска), перевозимое в салоне, костыли перевозятся бесплатно и не включаются в норму бесплатного провоза багажа.

9.5.10. В целях обеспечения безопасности полета, выполнения технических или эксплуатационных требований Организация вправе ограничить количество в перевозке больных пассажиров и пассажиров с ограниченными возможностями на любом из своих рейсов, даже если имеется квалифицированное сопровождение.

9.5.11. Организация или обслуживающая организация при перевозке пассажиров с ограниченными возможностями на коляске (складном кресле), тяжелобольных и больных на носилках обязано предварительно проинформировать пункт назначения (пункт промежуточной посадки) о перевозке таких пассажиров для принятия необходимых мер по их доставке с борта (на борт) ВС.

9.5.12. Организация не предоставляет услуги доставки пассажиров с ограниченными возможностями и больных на носилках с борта (на борт) ВС.

9.6. Обслуживание пассажиров на инвалидных креслах.

9.6.1. Если пассажир на инвалидном кресле не может самостоятельно передвигаться по салону ВС, то такой пассажир допускается к перевозке только с сопровождающим лицом.



9.6.2. Пассажир на инвалидном кресле и сопровождающие его лица перевозятся по отдельным билетам. Инвалидное кресло перевозится только в багажном отделении ВС, не входит в установленную норму бесплатного провоза багажа и провозится бесплатно.

9.6.3. В салоне ВС разрешается провоз только складных инвалидных колясок. Складная инвалидная коляска не входит в установленную норму бесплатного провоза багажа и провозится бесплатно.

9.6.4. Командир ВС должен быть информирован о размещении на борту ВС инвалидных кресел.

9.6.5. Инвалидное кресло загружается на борт ВС в последнюю очередь, разгружается с борта в первую очередь.

9.6.6. Организация обязана дать информацию в пункт назначения или пункт посадки о том, что на борту имеется пассажир с инвалидной коляской, чтобы ему по прибытии предоставили коляску в первую очередь. В этой информации указывается имя пассажира, месторасположение коляски и отдельно расположенных электробатарей.

9.7. Обслуживание носилочных больных.

9.7.1. Организация вправе отказать в перевозке больного на носилках при отсутствии на ВС условий, необходимых для перевозки таких больных и ограничить количество пассажиров, перевозимых на носилках, на одном рейсе Организации (не более 2-х человек).

9.7.2. Перевозка пассажира, перевозимого на носилках, возможна на самолете Ан-24 в переднем багажнике при наличии свободного места, в пассажирском салоне – при снятии кресел. На самолете Ан-26Б-100 перевозка носилочного больного допускается только в грузовом варианте или в комплектации – 16 мест или 32 места при отсутствии груза на борту ВС.

9.7.3. Пассажир, перевозимый на носилках, допускается к перевозке при оплате соответствующего тарифа экономического класса за два места на борту ВС и только с сопровождающим, перевозка которого оплачивается отдельно.

9.7.4. Для пассажира, перевозимого на носилках, разрешается бесплатный провоз багажа в пределах установленной нормы на данном маршруте для одного пассажира.

9.7.5. Доставка пассажиров, перевозимых на носилках, на борт ВС и в аэропорт от самолета производится специальным транспортом отдельно от других пассажиров на основании заключенных с договоров.

9.7.6. Организация не предоставляет носилки для перевозки носилочных больных.

9.7.7. Правила настоящей статьи не распространяются на перевозку больных (пассажиров с ограниченными возможностями) ВС, выполняющими специальные заказные рейсы.

9.8. Обслуживание пассажиров с отсутствием зрения (слуха).

9.8.1. Пассажир с отсутствием зрения (слуха) может перевозиться с сопровождающим лицом, без сопровождающего лица или в сопровождении собаки-поводыря.

9.8.2. На собаку-поводыря должен быть представлен ветеринарный сертификат и сертификат о специальном ее обучении.

9.8.3. При перевозке пассажира с отсутствием зрения в сопровождении собаки-поводыря, обслуживающая организация, при бронировании этому пассажиру места на борту ВС или при оформлении ему билета, должна информировать Организацию о перевозке такого пассажира, с целью оказания ему помощи при регистрации в аэропорту отправления и доставке его к ВС и от ВС в аэропорту назначения.

9.8.4. При перевозке пассажира с отсутствием зрения в сопровождении собаки – поводыря собака перевозится на ВС бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа.

9.8.5. При регистрации пассажира с отсутствием зрения (слуха) с собакой-поводырем выделяется место на креслах на последних рядах салона ВС. Собака должна



быть в наморднике и на поводке. В салоне ВС собака должна быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

9.9. Обслуживание беременных женщин.

9.9.1. Перевозка беременных женщин производится при условии, если она выполняется не позднее четырех недель до срока (не более 36 недель) предполагаемых родов. Информация о состоянии беременной женщины, подтвержденная медицинским заключением и обменной картой, обязательно должна быть предоставлена представителю Организации.

9.9.2. Перевозка беременных женщин осуществляется при условии, что Организация не несет никакой ответственности перед пассажиром за неблагоприятные последствия, которые могут возникнуть для пассажира и плода во время перевозки и вследствие перевозки.

9.9.3. Размещение беременных женщин в салоне ВС возле аварийных выходов запрещено.



10. ОБРАБОТКА БАГАЖА

10.1. Общие требования.

10.1.1. Багаж пассажира на рейсах АО «ЧукотАВИА» принимается к перевозке в качестве зарегистрированного багажа и перевозится в багажно-грузовых отсеках ВС. Вещи, находящиеся при пассажире, перевозятся в салоне ВС в качестве незарегистрированного багажа (ручной клади). На ВС и маршрутах, где не предусмотрена перевозка зарегистрированного багажа, весь багаж перевозится в качестве незарегистрированного багажа (ручной клади). Доставляется на борт ВС самими пассажирами и перевозится под контролем и ответственностью пассажира.

10.1.2. Организация имеет право отказать пассажиру в перевозке его багажа:

- если масса багажа превышает установленную норму бесплатного провоза и отсутствует предварительное бронирование перевозки;
- если содержимое багажа не отвечает требованиям безопасности полетов;
- если размер (габариты) багажа превышают установленные требования (203 см. в сумме трех измерений);
- если упаковка багажа имеет повреждения (целостность упаковки, доступ к вложенному, загрязнения упаковки).

10.1.3. При регистрации на рейсы Организации работник обслуживающей организации или представитель Организации имеет право потребовать от пассажира произвести дополнительную упаковку багажа при условии, если багаж не отвечает требованиям безопасности полетов. Расходы, связанные с дополнительной упаковкой, возлагаются на самого пассажира.

10.1.4. Багаж пассажира, не явившегося на посадку в ВС после регистрации, подлежит обязательному снятию с борта ВС.

10.1.5. Персонал, занятый на регистрации пассажиров, багажа и приемке грузов, должен быть надлежащим образом подготовлен, чтобы оказывать эксплуатантам содействие в определении и выявлении опасных грузов, предъявляемых в качестве смешанного груза.

Персонал, занимающийся регистрацией пассажиров, багажа и приемкой грузов, должен требовать от пассажиров (грузоотправителей) подтверждения в отношении содержимого любого грузового места в том случае, когда возникает подозрение, что это место может содержать опасные грузы, не разрешаемые к перевозке согласно п. 1.1.2 части 8 «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» ИКАО Doc 9284 AN 905 (далее по тексту Технические инструкции).

10.2. Норма бесплатного провоза багажа.

10.2.1. Пассажир имеет право бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Норма бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливается Организацией в зависимости от типа ВС и не может быть менее десяти килограммов на одного пассажира. На чартерных рейсах норма бесплатного провоза багажа устанавливается отдельным соглашением между Организацией и заказчиком рейса.

10.2.2. На рейсах АО «ЧукотАВИА» для детей до 2-х лет, следующих без предоставления отдельного места в салоне ВС, норма бесплатного провоза багажа не предоставляется.

10.2.3. Организация или обслуживающая организация обязаны информировать пассажира о нормах бесплатного провоза багажа, предъявляемых при перевозке, а также о необходимости оплаты провоза сверхнормативного багажа или багажа, подлежащего обязательной оплате.



10.2.4. Если в пассажирском билете указана норма бесплатного провоза багажа больше, чем установлено Организацией, то Организация не имеет права уменьшить пассажиру указанную в пассажирском билете норму. Если норма в билете указана меньше, чем установлено Организацией, то Организация имеет право увеличить норму бесплатного провоза багажа до установленной на данном маршруте нормы.

10.2.5. Норма бесплатного провоза багажа не распространяется на:

- вещи пассажира, независимо от их наименования и назначения, габариты которых в улакованном виде превышают 203 см по сумме трех измерений (суммарный размер трех измерений каждого из предметов багажа);
- багаж пассажира независимо от их наименования и назначения массой одного места более 32 кг;
- комнатных животных (птиц), за исключением служебных собак, перевозимых в сопровождении пассажира, собак-поводырей, сопровождающих пассажиров с отсутствием зрения.

10.2.6. Перевозка указанного багажа оплачивается исходя из его фактической массы по опубликованным тарифам, независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа.

10.2.7. Организация по просьбе пассажиров, имеющих общую цель поездки, подтвержденную документально (номера билетов следуют один за другим или билеты приобретены в одном и том же агентстве в один и тот же день, или следует семья, или группа пассажиров летит в командировку), и следующих вместе по одному маршруту в один и тот же пункт назначения на одном ВС, может применить к этим пассажирам объединенную норму бесплатного провоза багажа (сумма норм бесплатного провоза багажа на каждого пассажира). Объединение касается только норм бесплатного провоза багажа. Багаж оформляется на каждого пассажира индивидуально.

10.2.8. Норма провоза багажа для членов экипажей установлена в пределах нормы бесплатного провоза багажа и плата за его перевозку не взимается. Для членов экипажей на рейсах АО «ЧукотАВИА» разрешается применение групповой нормы бесплатного провоза багажа.

10.3. Вещи, находящиеся при пассажире.

10.3.1. Вещи, находящиеся при пассажире (ручная кладь) являются незарегистрированным багажом. Ручная кладь входит в норму бесплатного провоза багажа. В целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни, здоровья пассажиров и членов экипажей ВС в ручной клади не должны перевозиться предметы и вещества, запрещенные к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

10.3.2. В качестве ручной клади на одного пассажира можно перевозить не более одного места багажа, массой до 5 кг, размерами не более 55x40x20 см.

10.3.3. На маршрутах, где не предусмотрена перевозка зарегистрированного багажа, требования к размерам незарегистрированного багажа («ручная кладь»), указанных в пункте 10.3.2 не применяются. В данном случае, весь багаж оформляется, в качестве незарегистрированного багажа, прикрепляется бирка «ручная кладь», на которой указывается вес каждого места багажа, а габариты применяются в соответствии с нормами Организации (203 см. в сумме трех измерений).

10.3.4. Организация или обслуживающая организация при оформлении ручной клади, перевозимой в салоне ВС, обязано выдать пассажиру на каждое предъявленное место бирку «ручная кладь» и записать его массу в багажную квитанцию.

10.3.5. В исключительных случаях, по разрешению Организации, в салоне ВС могут перевозиться вещи массой более 5 кг (в счет нормы бесплатного провоза багажа), не превышающие по размерам габариты ручной клади, требующие особых мер предосторожности при перевозке.



10.3.6. Пассажиру не рекомендуется вкладывать в свой багаж хрупкие и скоропортящиеся предметы, денежные знаки, ювелирные изделия, ценные бумаги и другие ценности, деловые документы, ключи и иные подобные предметы.

10.3.7. При регистрации пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки за исключением предметов, которые могут ему понадобиться во время посадки (высадки) в (из) ВС, а также в полете, если они находятся при пассажире и не вложены в багаж (по одной вещи из каждой позиции и весом не более 5 кг):

- дамская сумочка или портфель («дипломат»);
- папка для бумаг;
- зонтик;
- трость;
- букет цветов;
- верхняя одежда;
- печатные издания для чтения в полете;
- детское питание для ребенка во время полета;
- телефон сотовой связи;
- фотоаппарат; видеокамера;
- портативный компьютер;
- костюм в портпледе;
- детская люлька при перевозке ребенка;
- костыли, носилки или кресло-коляска при перевозке пассажира с ограниченной

подвижностью.

Вещи, указанные в настоящем пункте, не предъявляются для взвешивания, не подлежат оформлению и не маркируются бирками. Тем не менее, предметы, упомянутые в данном пункте и вызывающие у Организации сомнение по количеству и массе, обязательно взвешиваются. Превышение по массе 5 кг. оплачивается как за сверхнормативный багаж.

Общая масса перечисленных предметов не должна превышать 5 кг, за исключением кресла-коляски.

10.3.8. Пассажир обязан сам заботиться о сохранности личных вещей, перевозимых в салоне ВС. В случае перерыва в выполнении рейса, указанного в перевозочном документе, пассажир при высадке с борта ВС обязан забрать с собой размещенные там личные вещи.

10.4. Зарегистрированный багаж.

10.4.1. Багаж пассажира принимается к перевозке при его регистрации в аэропорту отправления. Организация обязуется выдать пассажиру номерную багажную бирку на каждое место зарегистрированного багажа. Багажная бирка предназначена для идентификации багажа в пункте выдачи аэропорта прибытия. Для обозначения особых условий перевозки к зарегистрированному багажу дополнительно прикрепляется специальная безномерная багажная бирка.

10.4.2. Вес одного места не должен превышать 50 килограмм.

10.4.3. Организация или обслуживающая организация обязана сделать запись в багажной квитанции бумажного билета о количестве и массе зарегистрированного багажа. В случае электронного билета, записи о массе и количестве багажа вносятся в электронной форме.

10.4.4. Организация после принятия багажа к перевозке несет ответственность за сохранность зарегистрированного багажа и его упаковки.

10.4.5. С момента сдачи зарегистрированного багажа к перевозке и до момента его выдачи доступ пассажира к багажу запрещается, кроме случаев проведения его идентификации или дополнительного досмотра соответствующими службами.

10.4.6. Организация имеет право проверить массу багажа, перевозимого пассажиром, в аэропорту назначения. Если будет установлено, что пассажир перевозит багаж



сверхустановленной нормы или сверх количества, указанного в багажной квитанции, без соответствующей оплаты, то Организация имеет право потребовать оплатить перевозку такой части багажа.

10.5. Платный (сверхнормативный) и негабаритный багаж.

10.5.1. Пассажир обязан заранее информировать Организацию или обслуживающую организацию о предполагаемой массе и количестве мест багажа сверх установленной нормы, при этом обязательно осуществляется бронирование такого багажа.

10.5.2. Пассажир обязан оплатить перевозку багажа, превышающего норму бесплатного провоза, по установленному Организацией тарифу, действующему на момент оплаты.

10.5.3. Организация имеет право ограничить перевозку или отказать в перевозке багажа пассажира, масса которого превышает установленную Организацией норму бесплатного провоза, если такая перевозка не была предварительно согласована с Организацией.

10.5.4. В случае увеличения пассажиром в пути следования массы и/или количества мест перевозимого багажа, он обязан оплатить стоимость перевозки багажа, масса или габариты которого превышают установленную норму бесплатного провоза багажа ранее оплаченной перевозки.

10.5.5. Если пассажир предъявил к перевозке багажа больше, чем было предварительно согласовано с Организацией и оплачено, то такое количество багажа может быть принято к перевозке только при наличии на ВС свободной провозной емкости и его оплаты пассажиром.

10.5.6. Пассажир, предъявивший к перевозке багаж весом и/или размером меньшим, чем им было забронировано и предварительно оплачено, имеет право на возврат разницы в оплате перевозки между забронированным и фактическим весом и/или размером багажа.

10.5.7. Пассажир при бронировании места на ВС или приобретении пассажирского билета обязан информировать Организацию или обслуживающую организацию о перевозке негабаритного багажа.

10.5.8. Негабаритный багаж – это багаж, размеры одного места которого в сумме трех измерений превышают 203 см.

10.5.9. Тяжеловесный багаж - это багаж, весом 32 кг и более кг, но не свыше 50 кг.

10.5.10. Перевозка негабаритного и тяжеловесного багажа оплачивается исходя из его фактического веса по багажному тарифу, независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа.

10.5.11. Для оформления оплаты платежей используется квитанция для оплаты сверхнормативного багажа.

10.5.12. Негабаритный, тяжеловесный багаж принимается к перевозке при условии, что размеры загрузочных люков и багажно-грузовых отсеков ВС позволяют производить его погрузку (выгрузку) на (из) ВС и размещение на борту ВС. Данный багаж должен иметь ручки для переноски и приспособления для его крепления при перемещении к ВС, от ВС и на борту ВС.

10.5.13. Упаковка негабаритного и тяжеловесного багажа должна предусматривать возможность его обработки двумя грузчиками.

10.5.14. Организация имеет право отказать в приеме к перевозке негабаритного, тяжеловесного багажа в случае отсутствия предварительного бронирования и отсутствия должной упаковки.

10.6. Требования к содержимому багажа.

10.6.1. Запрещено перевозить на борту ВС пассажирами следующие опасные вещества и предметы:

- 1) взрывчатые вещества, средства взрывания и предметы, ими начиненные:
- порох всякий, в любой упаковке и в любом количестве;



- патроны боевые (в том числе малокалиберные);
- патроны к газовому оружию;
- капсулы (пистоны) охотничьи;
- пиротехнические средства (сигнальные и осветительные ракеты, патроны сигнальные, посадочные шашки, дымовые патроны (шашки), спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные);
- тротил, динамит, тол, аммонал и другие взрывчатые вещества;
- капсулы-детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводный шнур и т.д.;
- 2) сжатые и сжиженные газы:
 - газы для бытового пользования (бутан-пропан) и другие газы;
 - газовые баллончики с наполнением нервно-паралитического и слезоточивого воздействия и т.д.;
- 3) легковоспламеняющиеся жидкости:
 - ацетон;
 - бензин;
 - пробы легковоспламеняющихся нефтепродуктов;
 - метанол;
 - метилацетат (метиловый эфир);
 - сероуглерод;
 - эфиры;
 - этилцеллозола;
- 4) воспламеняющиеся твердые вещества:
 - вещества, подверженные самопроизвольному возгоранию;
 - вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой (калий, натрий, кальций металлический и их сплавы, кальций фосфористый и т.д.);
 - фосфор белый, желтый и красный и все другие вещества, относящиеся к категории воспламеняющихся твердых веществ;
- 5) окисляющие вещества и органические перекиси (нитроцеллозола коллоидная, в гранулах или хлопьях, сухая или влажная, содержащая менее 25% воды или растворителя);
 - нитроцеллозола коллоидная, в кусках, влажная, содержащая менее 25% спирта;
 - нитроцеллозола сухая или влажная, содержащая менее 30% растворителя или 20% воды и т.д.;
- 6) токсичные вещества;
- 7) радиоактивные материалы;
- 8) едкие и коррозирующие вещества:
 - сильные неорганические кислоты (соляная, серная, азотная и другие);
 - фтористо-водородная (плавиковая) кислота и другие сильные кислоты и коррозирующие вещества;
- 9) ядовитые и отравляющие вещества (любые ядовитые сильнодействующие и отравляющие вещества в жидком или твердом состоянии, упакованные в любую тару);
 - бруцин;
 - никотин;
 - стрихния;
 - тетрагидрофурфуриловый спирт;
 - антифриз;
 - тормозная жидкость;
 - этиленгликоль;
 - ртуть;
 - все соли синильной кислоты и цианистые препараты;
 - циклон, цианплав, мышьяковистый ангидрид и т.д.;



- другие опасные вещества, предметы и грузы, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения на пассажиров, экипаж ВС, а также создающие угрозу полета ВС;

10) оружие:

- пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства, кортики, стилеты, десантные штык-ножи, за исключением случаев и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Подробный перечень опасных веществ и предметов, содержится в Технических инструкциях.

10.6.2. Пассажирам разрешено перевозить на борту ВС, с соблюдением требуемых условий (оформленные на период полета) следующие предметы и вещества, которые могут перевозиться в ограниченном количестве:

1) в багаже, в грузовых, багажных отсеках ВС с изолированным доступом пассажиров к багажу во время полета:

- арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, ножи (охотничьи, ножи с выбрасываемыми клинками, с запирающими замками), имитаторы любого вида оружия;

- хозяйственно-бытовые ножи (ножницы) с длиной клинка (лезвия) свыше 60 мм;

- алкогольные напитки с содержанием более 24%, но не более 70% алкоголя по объему в емкостях вместимостью не более 5 л, в таре, предназначенной для розничной торговли, - не более 5 л на одного пассажира;

- жидкости и алкогольные напитки с содержанием алкоголя по объему не более 24%;

- аэрозоли, предназначенные для использования в спортивных или бытовых целях, выпускные клапаны баллончиков которых защищены колпачками от самопроизвольного выпуска содержимого, в емкостях вместимостью не более 0,5 кг или 500 мл - не более 2 кг или 2 л на одного пассажира;

2) в вещах, находящихся при пассажирах:

- термометр медицинский - один на пассажира;

- тонометр ртутный в стандартном футляре - один на пассажира;

- барометр или манометр ртутный, упакованный в герметичный контейнер и опечатанный пломбой отправителя (с разрешения эксплуатанта);

- одноразовые зажигалки - одна на пассажира;

- сухой лед для охлаждения скоропортящихся продуктов - не более 2 кг на пассажира;

- 3% перекись водорода - не более 100 мл на пассажира;

- жидкости, гели и аэрозоли, относящиеся к неопасным, в емкостях вместимостью не более 100 мл (или эквивалентной емкостью в других единицах измерения объема), упакованные в надежно закрывающийся прозрачный пластиковый пакет объемом не более 1 л - один пакет на пассажира.

Жидкости в контейнерах емкостью более 100 мл к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично.

Исключение по перевозке имеют лекарства, детское питание и специальные диетические потребности.

Организация или обслуживающая организация вправе принимать решение о введении дополнительных мер по обеспечению авиационной безопасности на рейсах с повышенной опасностью, вследствие чего запрещать перевозку в салоне ВС следующих предметов:

- штыпоры;

- иглы для подкожных инъекций (если не будет представлено медицинское обоснование);



- вязальные спицы;
- ножницы с длиной лезвия менее 60 мм;
- складные (без фиксатора) дорожные, перочинные ножи с длиной лезвия менее 60 мм.

10.6.3. Изделия и вещества, которые могут перевозиться в качестве багажа пассажира с разрешения Организации, перечислены в подразделе 1.1. главы 1 части 8 Технических инструкций.

Пассажир несет ответственность за перевозку в багаже предметов, запрещенных к перевозке или сданных для перевозки без соблюдения требований и условий перевозки.

10.7. Перевозка багажа в салоне воздушных судов.

10.7.1. Незарегистрированный багаж пассажира, на который не распространяется норма бесплатной перевозки багажа, и требующий особых мер предосторожности (кино-, фото-, теле-, видео - радиоаппаратура, электронные и оптические приборы, оргтехника, музыкальные инструменты, хрупкие вещи), может быть перевезен в салоне ВС, если:

- пассажир заранее согласовал данную услугу с Организацией;
- багаж прошел специальный досмотр на авиационную безопасность.

10.7.2. Перевозка багажа в салоне ВС оформляется по предварительному согласованию с Организацией. После получения согласия на перевозку багажа в салоне ВС, на данную перевозку оформляется отдельный авиабилет, стоимость которого составляет 100% экономического тарифа, по которому оформлена перевозка сопровождающего его пассажира.

10.7.3. Масса перевозимого в салоне ВС багажа не должна превышать 80 кг, а габаритные размеры багажа позволять его размещение и крепление на отдельном пассажирском кресле, не превышающие размеры кресла по ширине и высоте.

10.7.4. Перевозка багажа в салоне ВС оформляется и осуществляется по предварительному согласованию с Организацией. Пассажир обязан информировать Организацию или обслуживающую организацию о перевозке багажа в салоне ВС при оформлении бронирования перевозки или приобретении пассажирского билета и оплатить отдельное место для этого багажа.

10.7.5. Упаковка багажа, перевозимого в салоне ВС, должна иметь приспособления для его крепления в пассажирском кресле. Подъем багажа на борт ВС и снятие его с борта ВС, должны производиться пассажиром, перевозящим данный багаж.

10.7.6. Доставка багажа, перевозимого в салоне ВС, к борту ВС и от ВС производится пассажиром. Ответственность за сохранность багажа, разрешенного к перевозке в салоне ВС, лежит на пассажире.

10.8. Перевозка оружия, боеприпасов и специальных средств.

10.8.1. Воздушная перевозка оружия, боевых припасов и специальных средств (далее оружие), осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и разработанных на их основе нормативных документов федеральных органов исполнительной власти, законами других государств и международными договорами Российской Федерации.

10.8.2. Перевозка оружия на рейсах АО «ЧукотАВИА» осуществляется в зарегистрированном и незарегистрированном багаже и входит в норму бесплатного провоза багажа. Трансферная перевозка любых видов оружия и боеприпасов запрещена.

10.8.3. Пассажиру во время полета запрещается иметь в салоне ВС:

- огнестрельное, газовое, пневматическое, холодное и механическое оружие всех видов;
- пистолеты, револьверы, винтовки, карабины и другое огнестрельное, газовое, пневматическое оружие, электрошоковые устройства и их имитаторы;
- арбалеты, ружья для подводной охоты, пашки, сабли, тесаки, ятаганы, палаши, мечи, шпаги, штыки, кинжалы, кортики, стилеты, ножи: охотничьи, десантные, финские,



штыки-ножи, ножи с выбрасываемым клинком, с запирающимися замками, а также хозяйственно-бытовые ножи независимо от их назначения;

- взрывчатые вещества, средства взрыва и предметы, ими начиненные (порох всякий, в любой упаковке и любом количестве), патроны боевые (в том числе малокалиберные), патроны к газовому оружию; капсулы (пистоны охотничьи), пиротехнические средства (сигнальные и осветительные ракеты), патроны сигнальные, посадочные пашки, дымовые патроны, пашки, спички подрывника, бенгальские огни, петарды железнодорожные, капсулы – детонаторы, электродетонаторы, электровоспламенители, детонирующий и огнепроводящий шнур.

10.8.4. Оружие пассажира, имеющего право на его хранение и ношение в аэропорту отправления, в обязательном порядке передается Организации для временного хранения на период полета и выдается пассажиру по окончании полета в аэропорту назначения.

10.8.5. Прием оружия к перевозке, оформление необходимых документов, доставка на борт ВС в аэропорту отправления и выдачу оружия в аэропорту назначения осуществляет сотрудник службы авиационной безопасности (САБ).

10.8.6. Прием оружия от пассажира для временного хранения на период полета оформляется актом, составляемым в трех экземплярах, которые подписываются пассажиром - владельцем оружия и сотрудником САБ. Первый экземпляр акта также подписывается представителем Организации и остается в аэропорту отправления в САБ, второй экземпляр передается представителю Организации, а третий выдается пассажиру для получения оружия в аэропорту назначения.

10.8.7. Сотрудник САБ информирует пассажира – владельца оружия о порядке его получения в аэропорту назначения.

10.8.8. Сотрудниками Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдшерской службы при Правительстве Российской Федерации, имеющими соответствующие командировочные предписания, находящимися при исполнении своих служебных обязанностей, а также военнослужащими и сотрудниками других военизированных организаций, имеющими соответствующие командировочные предписания и осуществляющими сопровождение конвоируемых лиц, оружие для временного хранения на период полета не передается.

10.8.9. Перевозка оружия на рейсах Организации осуществляется в запираемом и запечатываемом металлическом контейнере в багажных отсеках ВС в разряженном и упакованном виде, либо в мешках из плотной ткани и перевозится в кабине экипажа.

10.8.10. Перевозка длинноствольного оружия, размеры которого в разобранном виде не позволяют помещать его в (стандартных) металлических запираемых ящиках, осуществляется в изолированных багажных отсеках (контейнерах) ВС в упаковке пассажира (специальная тара, футляр, кейс, чехол), отвечающей требованиям авиационной безопасности и сохранения оружия.

10.8.11. Передача оружия пассажиру в аэропорту назначения осуществляется сотрудником САБ по предъявлении пассажиром-владельцем оружия третьего экземпляра акта, документа удостоверяющего его личность, документа на право ношения и хранения оружия, а в необходимых случаях - соответствующего разрешения на его ввоз на территорию Российской Федерации и вывоз из Российской Федерации. Оружие выдается владельцу после росписи в третьем экземпляре акта, который передается сотруднику САБ в аэропорту назначения.

10.8.12. Неостребованное пассажиром оружие в аэропорту назначения сдается сотрудником САБ в органы внутренних дел.

10.9. Перевозка комнатных животных и птиц.

10.9.1. Перевозка животных и птиц воздушным транспортом в качестве багажа осуществляется в салоне ВС по согласованию с Организацией не позднее, чем за 48 часов до времени вылета рейса.



10.9.2. Пассажир обязан информировать Организацию или обслуживающая организация о перевозке животных (птиц) при оформлении бронирования перевозки или приобретении им пассажирского билета.

10.9.3. На рейсах Организации разрешена перевозка только комнатных животных – кошек, собак и птиц. Не принимаются к перевозке в качестве багажа дикие, хищные, подопытные животные, пресмыкающиеся, рептилии, грызуны, насекомые, пчелы и рыбопосадочный материал. Возраст комнатных животных и птиц на момент бронирования должен составлять не менее 8 недель, что подтверждается паспортом на животное, выданным уполномоченным органом.

10.9.4. Пассажир, следующий с животным (птицей) при перевозке воздушным транспортом, должен иметь и представить при регистрации пассажирского билета действующие документы (сертификаты) о здоровье животного (птицы), выданные компетентными органами в области ветеринарии.

10.9.5. Животное (птица) при перевозке воздушным транспортом должно быть помещено в упаковочный контейнер (клетку или корзину), достаточных размеров с доступом воздуха и крепким замком. Дно контейнера (клетки или корзины) должно быть водонепроницаемым и покрыто абсорбирующим материалом, по периметру дна должен быть борт, исключая просыпание абсорбирующего материала. Клетки птиц должны быть покрыты плотной светонепроницаемой тканью.

10.9.6. На животных и птиц не распространяется норма бесплатного провоза багажа. Перевозка животных и птиц оплачивается по тарифу для сверхнормативного багажа, исходя из фактической массы животного (птицы) вместе с контейнером (клеткой) и пищей, предназначенной для питания животных (птицы).

10.9.7. Организация имеет право ограничить количество комнатных животных (птиц), перевозимых одним рейсом.

10.9.8. В салоне ВС может перевозиться не более двух комнатных животных (птиц), размещенных в разных концах салона ВС. Запрещается размещать животных (птиц) у запасных выходов, в проходе между рядами кресел.

10.9.9. Собаки-поводыри, сопровождающие пассажиров с отсутствием зрения (слуха) перевозятся в салоне ВС бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, при наличии соответствующей дрессировки, что удостоверяется сертификатом, при условии, что на такой собаке имеется ошейник и намордник и она привязывается к креслу у ног владельца. Пассажирам, совершающим поездку в сопровождении собаки-поводыря, предоставляются места в конце салона ВС.

10.9.10. Прием к перевозке животных и птиц производится при условии, что пассажир берет на себя всю ответственность за них. Организация не несет ответственности за вред, причиненный третьим лицам такими животными и птицами, а также за телесные повреждения, утрату, задержку в доставке, заболевание или смерть таких животных и птиц.

10.9.11. Перевозка комнатных животных (птиц) на ВС осуществляется только при условии предварительного согласования с Организацией.

Пассажир обязан соблюдать все требования Организации, и обязан возместить Организации все убытки и дополнительные расходы в случае причинения животным (птицей) вреда ВС, багажу других пассажиров, здоровью и/или жизни других пассажиров.

10.10. Упаковка багажа.

10.10.1. Каждое место зарегистрированного багажа должно иметь исправную упаковку, обеспечивающую его сохранность при перевозке и обработке и исключаящую возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, повреждения ВС, багажа других пассажиров или иного имущества.

10.10.2. Багаж, не соответствующий требованиям пункта 10.10.1, к перевозке не допускается.



10.10.3. Соединение в одно место двух и более вещей, имеющих отдельные упаковки, не допускается.

10.10.4. Багаж, в упаковке которого имеются острые торчащие предметы, а также багаж в неисправной упаковке к перевозке не допускается.

10.10.5. Багаж, имеющий внешние повреждения, которые не влияют на его сохранность при перевозке и обработке, может быть принят к перевозке в качестве зарегистрированного багажа с согласия Организации.

10.10.6. Организация или обслуживающая организация имеет право отказать пассажиру в перевозке багажа в качестве зарегистрированного, если багаж не помещен в дополнительную упаковку, обеспечивающую его дополнительную сохранность при обычных условиях обращения. Затраты, связанные с дополнительной упаковкой багажа, оплачиваются самим пассажиром.

10.11. Хранение и реализация багажа.

10.11.1. Багаж пассажира в аэропорту назначения может храниться бесплатно в течение 3-х дней, включая день прибытия.

За хранение багажа сверх срока бесплатного хранения с пассажира – владельца багажа взимается плата по действующим тарифам аэропорта.

Хранение багажа, не доставленного в аэропорт назначения в сроки в соответствии с перевозочным документом пассажира по вине Организации, производится за счет Организации.

Хранение багажа, не полученного пассажиром в аэропорту назначения по вине пассажира, производится за счет пассажира.

10.11.2. Багаж пассажира, на котором отсутствует багажная бирка и владелец которого не установлен, считается бездокументным багажом.

10.11.3. В случае прибытия в аэропорт бездокументного багажа, Организация или обслуживающая организация принимают меры для хранения этого багажа в течение всего времени розыска владельца багажа, но не более шести месяцев от даты прибытия ВС в аэропорт. Если по истечении указанного срока владелец багажа не установлен, багаж считается не востребовавшимся и подлежит реализации или уничтожению. Если розыск владельца багажа дал положительные результаты, то Организация направляет владельцу багажа письменное уведомление о необходимости получения багажа. В случае неполучения багажа в течение 30 дней со дня направления владельцу багажа уведомления, багаж признается не востребовавшимся и подлежит реализации или уничтожению.

10.11.4. Скоропортящиеся продукты, находящиеся в не востребовавшем или бездокументном багаже, в случае их порчи, подлежат уничтожению. Невозможность их дальнейшего хранения и уничтожение оформляется актом.

10.11.5. Ручная кладь, оставленная или забытая пассажирами на борту ВС и найденная после выполнения рейса сотрудниками аэропорта, хранится в аэропорту нахождения в течение шести месяцев от даты прибытия ВС в аэропорт.

10.11.6. По истечении шести месяцев от даты прибытия ВС в аэропорт, ручная кладь, может быть реализована или уничтожена в порядке, установленном нормативными правовыми актами РФ.

10.12. Оставленный, забытый или засланный багаж.

10.12.1. Организация или обслуживающая организация должны принять все необходимые меры к розыску багажа, если пассажир после прибытия в пункт назначения, остановки или трансферта не получил свой багаж и письменно заявил о неприбытии багажа, не выходя из зоны выдачи багажа, в соответствующем заявлении.

10.12.2. В случае невыдачи багажа пассажиру по вине Организации, багаж, перевозка которого была оплачена пассажиром по правилам, установленным Организацией, досылается в пункт назначения, остановки или трансферта за счет виновных лиц под контролем обслуживающей организации.



10.12.3. Если зарегистрированный багаж не найден в течение двадцати одного дня со дня предъявления заявления о неполучении багажа, то такой багаж считается утраченным. Пассажир вправе требовать возмещения вреда, причиненного утратой такого багажа.

10.12.4. Если зарегистрированный багаж найден, то обслуживающая организация, на основании договора о коммерческом обслуживании обеспечивает уведомление владельца зарегистрированного багажа и его доставку в аэропорт (пункт), указанный пассажиром и по просьбе пассажира по указанному им адресу без взимания дополнительной платы под контролем Организации.

10.12.5. Поступивший по досылочной квитанции багаж выдается владельцу под роспись в коммерческом акте с указанием даты и времени выдачи.

10.13. Выдача багажа.

10.13.1. Организация через обслуживающую организацию обязуется обеспечить информирование пассажиров о месте выдачи зарегистрированного багажа в аэропорту назначения, остановки или трансфера, а также о причине и продолжительности любой задержки в доставке багажа и обеспечить выдачу багажа пассажирам.

10.13.2. Пассажир обязан получить свой зарегистрированный багаж после объявления в пункте выдачи багажа в аэропорту назначения, остановки в пути или трансфера на основании багажной квитанции и отрывного талона номерной багажной бирки.

10.13.3. Выдача багажа производится в аэропорту, до которого багаж был принят к перевозке. По письменной просьбе пассажира, багаж может быть выдан также в пункте отправления или в промежуточном пункте посадки, если выдача багажа в этих пунктах не запрещена правилами государственных органов и если время и обстоятельства позволяют осуществить выдачу.

В случае такой выдачи багажа в пункте отправления или в промежуточном пункте посадки, все ранее уплаченные суммы, в связи с перевозкой этого багажа, могут быть возвращены только с согласия Организации.

10.13.4. Если лицо, претендующее на получение багажа, не может предъявить багажную квитанцию или отрывной талон багажной бирки, Организация может выдать багаж такому лицу только при условии предъявления достаточных доказательств своих прав на этот багаж. Порядок и процедура выдачи багажа производится в соответствии с технологией аэропорта назначения.

11. ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

11.1. Общие требования.

11.1.1. Перевозка грузов осуществляется пассажирскими, грузовыми и грузопассажирскими ВС Организации, выполняющими полеты по территории Чукотского автономного округа. Перевозка грузов пассажирскими ВС производится в порядке их дозагрузки в счет свободного тоннажа, без гарантированной даты отправки, чартерными рейсами, и почтово-грузовыми рейсами.

11.1.2. Организация принимает к перевозке груз, характер упаковки и свойства, которых должны позволять осуществлять его безопасную перевозку. Грузы должны быть упакованы с учетом их специфических свойств и особенностей таким образом, чтобы при обычных мерах обращения обеспечивалась их сохранность при перевозке воздушным транспортом, а также, чтобы исключалась возможность причинения вреда лицам или повреждения других грузов или имущества Организации.

11.1.3. Некоторые виды особых грузов (скоропортящиеся, живность), а также тяжеловесные грузы на ВС Ан-26 и ВС Ми-8 (на внешней подвеске) и негабаритные грузы, которые требуют особых условий при их перемещении воздушным транспортом, принимаются к перевозке только по согласованию с Организацией.

11.1.4. При перевозке грузы не должны изменять химических, физических и иных свойств, которые могут привести к их порче или к повышению степени опасности в период их перевозки.

11.1.5. При погрузке/выгрузке груза на/с борт(а) ВС, габариты груза ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых отсеков, объемами и техническими характеристиками используемых средств пакетирования.

11.1.6. Общая масса перевозимого груза ограничивается допустимой предельной коммерческой загрузкой и/или объемами грузовых отсеков, используемых ВС.

11.1.7. Перевозимый груз подлежит обязательному досмотру службой авиационной безопасности аэропорта вылета с использованием технических средств досмотра.

11.2. Условия приема груза к перевозке.

11.2.1. Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- произведено оформление Организацией или обслуживающей организацией грузовой авианакладной и оплаты этой перевозки грузоотправителем, если иное не оговорено договорными обязательствами и дополнительными соглашениями;

- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку/выгрузку на/из ВС, его размещение в багажно-грузовых отсеках и крепление;

- предоставление грузоотправителем необходимых документов, предусмотренных действующим законодательством, другими нормативными документами и технологиями в области гражданской авиации;

- груз при перевозке не должен создавать опасности для пассажиров, членов экипажа ВС, на котором он перевозится, а также багажу и другому грузу, перевозимому совместно;

- груз должен иметь исправную тару и упаковку, обеспечивающую возможность их надежной швартовки на борту ВС и сохранность при перевозке, маркировку.

11.2.2. Скоропортящиеся, опасные грузы, живность и другие особые грузы принимаются к перевозке, если они допущены к перевозке законодательством Российской Федерации, других государств, международными документами в области гражданской авиации и другими нормативными документами в области гражданской авиации.

11.2.3. Груз, превышающий по массе и габаритам установленные пределы, может быть принят к перевозке в соответствии с установленными правилами Организации.



11.3. Взвешивание груза.

11.3.1. При приеме груза к перевозке, при выдаче груза грузополучателю, при загрузке груза на ВС, Организация или обслуживающая организация производит взвешивание груза в присутствии грузоотправителя или грузополучателя и указывает его фактическую массу и объем в грузовой авианакладной (или заявке грузоотправителя).

11.3.2. При приеме к перевозке крупногабаритного и/или другого негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми характеристиками груза, представленными в технической документации грузоотправителя, о чем указывается в грузовой накладной.

11.3.3. Грузоотправитель несет ответственность за достоверность представленной информации о массе крупногабаритного и другого негабаритного груза в соответствии с действующим законодательством.

11.3.4. Организация имеет право проверить достоверность данных, указанных в грузовой накладной.

11.4. Требования к упаковке и маркировке груза.

11.4.1. Груз, перевозимый воздушным транспортом, должен иметь исправную тару и упаковку, которая обеспечивала бы при перевозке его сохранность, не причиняла вреда пассажирам, экипажу и ВС, а также перевозимого совместно багажу и другому грузу.

11.4.2. Тара или упаковка груза должна иметь чистую наружную поверхность, не иметь заостренных углов, выступов и прочего, что может привести к повреждению или загрязнению ВС и его оборудования, а также перевозимого совместно с ним багажа и другого груза.

11.4.3. Организация имеет право отказать в приеме и перевозке груза, если тара и/или упаковка не обеспечивают его сохранность.

11.4.4. Без упаковки по согласованию с Организацией может перевозиться тяжеловесный и/или негабаритный груз, если это разрешено техническими условиями их транспортировки.

11.4.5. Тара тяжеловесных грузов должна быть рассчитана на нагрузку равную массе груза с учетом коэффициента перегрузки, предусмотренного для конкретного типа ВС.

11.4.6. Каждое место груза должно иметь транспортную маркировку, а груз специального назначения – специальную маркировку. Транспортная маркировка, за исключением надписи выполненной Организацией или обслуживающей организацией, наносится грузоотправителем до предъявления груза к перевозке. Надписи должны быть выполнены, разборчиво, надежно и размещаться на видных местах.

11.4.7. Транспортная маркировка должна содержать основные, дополнительные, а в случае необходимости информационные надписи и манипуляционные знаки - изображения, указывающие на способы обращения с грузом.

11.4.8. Основные надписи должны содержать:

- полное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузополучателя;
- наименование пункта (аэропорта) назначения;
- количество мест грузовой отправки и порядковый номер места внутри грузовой отправки.

11.4.9. Дополнительные надписи должны содержать:

- полное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузоотправителя;
- наименование пункта (аэропорта) отправления.

11.4.10. Информационные надписи должны содержать:

- масса брутто и нетто, кг;
- габаритные размеры;
- объем груза, куб. см.



11.4.11. Надпись Организации должна содержать информацию, установленную Организацией в правилах воздушных перевозок. Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно отобразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

11.4.12. В случае перевозки опасного, скоропортящегося, живого груза применяется дополнительная маркировка.

11.5. Перевозка объемных (легковесных) грузов.

11.5.1. Объемным (легковесным) грузом считается груз, объемный вес которого превышает фактический вес. Для определения объемного веса груза перемножаются все три величины (в сантиметрах), обозначающие размеры, и полученное произведение делится на специальный коэффициент – 6000. При наличии нескольких мест груза полученное частное умножается на количество мест.

11.5.2. Для расчета стоимости перевозки такого груза принимается величина объемного веса.

11.6. Перевозка тяжеловесных и негабаритных грузов.

11.6.1. Груз, масса одного места которого более 80 кг. считается тяжеловесным. Максимально допустимая к перевозке масса одного места тяжеловесного груза зависит от максимально допустимой удельной нагрузки на пол ВС.

11.6.2. Максимальная масса одного места тяжеловесного груза, допустимая к перевозке на грузовом ВС, укомплектованном средствами механизации, не должна превышать 2000 кг. Для ВС, не укомплектованных средствами механизации, 200 кг.

11.6.3. Груз, размеры одного места которого превышают габаритные размеры загрузочных люков и грузовых отсеков пассажирских ВС, на которых осуществляется его перевозка, считается негабаритным.

11.6.4. Тяжеловесный и негабаритный груз должен быть загружен таким образом, чтобы не повредить конструкцию ВС и другой груз, перевозимый совместно. Отправители должны в случае необходимости прикладывать специальные средства загрузочного оборудования при согласовании с Организацией.

11.7. Перевозка скоропортящихся грузов.

11.7.1. К скоропортящимся относятся такие грузы, которые при обычных условиях, т.е. без соответствующего охлаждения и поддержания оптимальных температур и влажности, легко подвергаются порче и поэтому требуют соблюдения особых условий транспортировки.

11.7.2. Скоропортящиеся грузы для целей настоящей главы разделяются на следующие группы:

- продукты растительного происхождения: фрукты, ягоды, овощи;
- продукты животного происхождения: мясо животных и птиц, рыба охлажденная и копченая, яйца, икра;
- продукты переработки: масло, жиры, замороженные фрукты и овощи, колбасные изделия и сыры;
- живой рыбопосадочный материал: мальки, сеголетки;
- кровь консервированная, вакцины, биологические препараты.

11.7.3. Скоропортящийся груз принимается к перевозке при предъявлении грузоотправителем документов (свидетельств, удостоверений или сертификатов), подтверждающих, что груз при его перемещении в предусмотренные сроки перевозки не теряет своих качеств.

11.7.4. Документы, подтверждающие качество груза должны быть выписаны уполномоченным компетентным органом здравоохранения в день сдачи груза к перевозке и предъявлены грузоотправителем отдельно на каждую грузовую отправку.

11.7.5. Скоропортящийся груз, предоставленный к перевозке с документами, выписанными ранее указанного срока, к перевозке не принимается.

11.7.6. В документах, подтверждающих качество скоропортящегося груза, должны быть указаны максимальные сроки перевозки этого груза воздушным транспортом. Организация может отказать в перевозке скоропортящегося груза, если он не может обеспечить его доставку в указанные сроки.

11.8. Перевозка живности.

11.8.1. Живность (животные, звери, птицы, рыбы и т.п.) принимается к перевозке только чартерными рейсами при соблюдении норм установленных государственными предписаниями РФ.

11.8.2. Живность принимается к перевозке при предъявлении грузоотправителем ветеринарных разрешений (сертификатов), а в необходимых случаях и разрешения карантинных служб.

11.8.3. Перевозка живности производится с сопровождающим, выделенным грузоотправителем или грузополучателем. Сопровождающий несет ответственность за сохранность животных (зверей, птиц, рыб), осуществляет уход за ними и кормление в пути, обеспечивает безопасность членов экипажа.

11.8.4. Грузоотправитель обязан предоставить для перевозки живности необходимые корма, питьевую воду, инвентарь для кормления и питья живности в пути следования, подстилочные и крепежные материалы, ветеринарную аптечку и спецодежду сопровождающих. Грузоотправитель обязан предусмотреть запас корма и питья на случай не предусмотренной задержки ВС в пути следования.

11.8.5. Грузоотправитель при перевозке животных обязан представить для их перевозки специальные стойла, контейнеры или транспортные клетки.

11.8.6. Организация вправе отказать в перевозке живности и птиц, если не может обеспечить выполнение требований законодательства Российской Федерации.

11.9. Перевозка опасных грузов.

Требования к перевозке опасных грузов описаны в главе 7 «Опасные грузы» настоящего Руководства

11.10. Перевозка умерших, останков животных

11.10.1. К перевозке на ВС Организации принимаются гробы с человеческими останками (далее – «груз 200»), урны с прахом, а также останки животных в ящиках, обеспечивающих требования безопасности и санитарных норм.

11.10.2. Перевозка «груза 200» осуществляется при условии предъявления грузоотправителем свидетельства о смерти покойного, выданного органами ЗАГСА, справки органов здравоохранения об отсутствии с их стороны препятствий к перевозке человеческих останков (справка об отсутствии причины смерти в результате инфекционной болезни), и справки об отсутствии посторонних предметов (вложений), выданной официальным лицом, осуществляющим изготовление и запайку транспортировочного ящика.

Перевозка останков животных осуществляется при условии предъявления грузоотправителем справки органов ветеринарии.

11.10.3. Перевозка «груза 200», а также останков животных на пассажирских ВС допускается только в изолированных от пассажиров багажно-грузовых отсеках. Перевозка «груза 200», а также останков животных в одном салоне совместно с пассажирами не допускается.

11.10.4. Перевозка урн с прахом в салоне ВС или в качестве зарегистрированного багажа допускается при предварительном согласовании с Организацией. Норма бесплатного провоза багажа при перевозке урн с прахом в качестве багажа не распространяется.



11.10.5. Погрузка «груза 200» (останков животных) в пассажирских ВС производится до посадки пассажиров. Выгрузка «груза 200» (останков животных) в аэропорту назначения производится после высадки пассажиров и выгрузки багажа.

11.10.6. В грузовые отправки Организации, содержащие разнородные предметы и товары, не разрешается включать: ценный груз, животных, гробы с человеческими останками и урны с прахом, опасный груз.

11.11. Перевозка трансферных грузов.

11.11.1. Организация или обслуживающая организация при приеме трансферного груза к перевозке оформляет грузовую авианакладную с указанием в ней аэропортов трансфера.

11.11.2. Организация должна доставить трансферный груз в аэропорт перегрузки за такой срок до вылета ВС, выполняющего стыковочный рейс, чтобы можно было выполнить все административные формальности и процедуры по передаче груза с одного ВС на другое.

11.11.3. Трансферный груз, прибывший в аэропорт перегрузки в упаковке, не обеспечивающей его сохранность для дальнейшей перевозки, должен быть переупакован перевозчиком, передающим груз. Дальнейшая перевозка трансферного груза производится после устранения неисправности упаковки и переоформления грузовой авианакладной на груз по фактической массе с оформлением соответствующего акта, прилагаемого к перевозочному документу.

11.12. Погрузка и выгрузка груза.

11.12.1. Погрузка груза в ВС и выгрузка его из ВС производится, как правило, обслуживающей организацией. В отдельных случаях Организация по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области гражданской авиации имеет право принять груз к перевозке на условиях его погрузки (выгрузки) в (из) ВС силами и средствами грузоотправителя либо грузополучателя. Погрузка и выгрузка груза силами и средствами грузоотправителя (грузополучателя) производится по указанию и под контролем представителя Организации или обслуживающей организации.

11.12.2. Погрузка и выгрузка опасного груза производится Организацией или обслуживающей организацией на специально отведенной стоянке.

11.12.3. Организация имеет право потребовать от грузоотправителя (грузополучателя) для погрузки (выгрузки) негабаритного и тяжеловесного груза необходимые приспособления, оборудованные и крепежные материалы.

11.12.4. Допустимые нагрузки.

11.12.4.1. Допустимые нагрузки на пол грузовой кабины вертолета Ми-8, Ми-8МТВ.

Направление полета

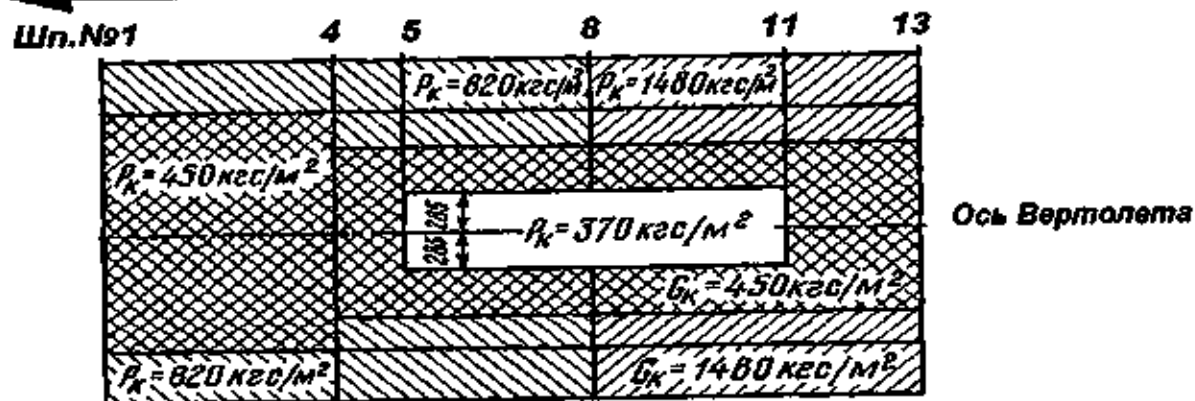


Схема равномерно распределенной нагрузки на пол грузовой кабины при погрузке колесной техники.

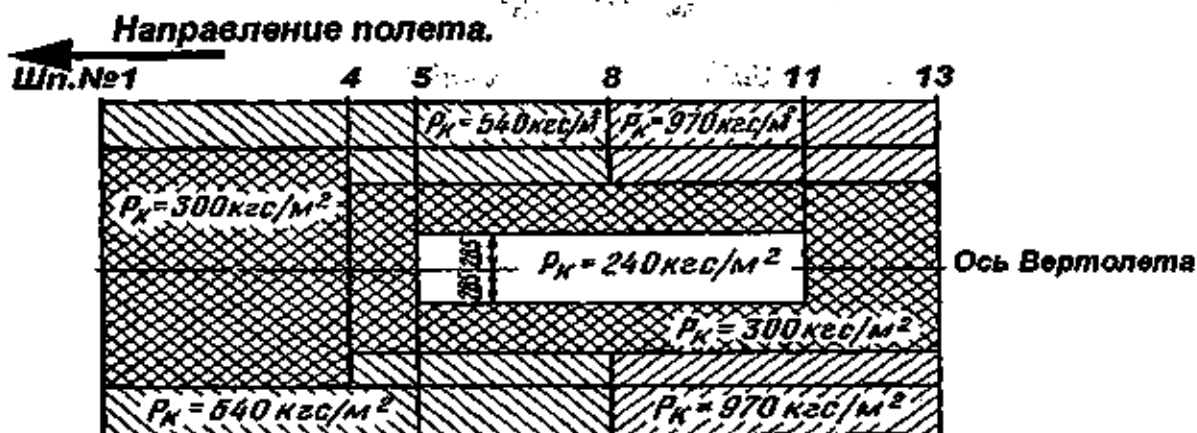


Схема равномерно распределенной нагрузки на пол грузовой кабины при транспортировке колесной техники.

← **Направление полета**

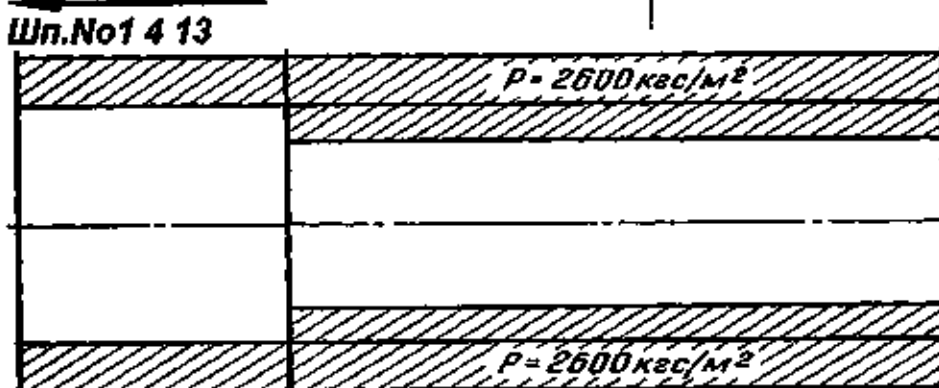
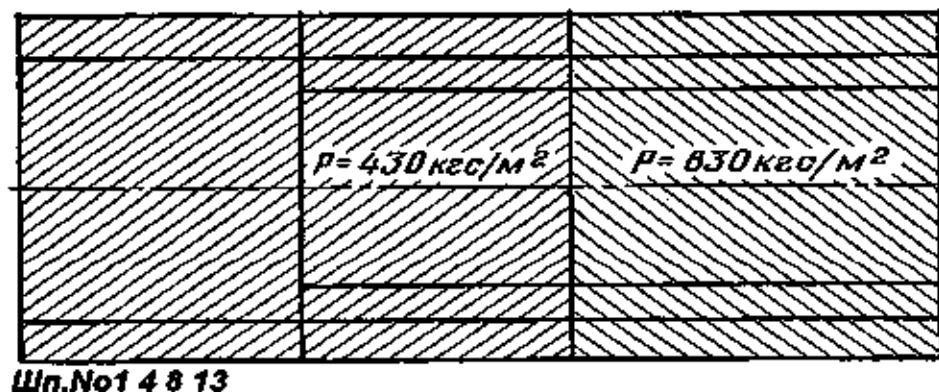


Схема равномерно распределенной нагрузки на пол грузовой кабины при транспортировке гусеничной техники

← **Направление полета**



Шп.№1 4 8 13

Схема равномерно распределенной нагрузки на пол грузовой кабины при транспортировке



грузов.

11.12.4.2. Допустимые нагрузки на пол грузовой кабины самолета Ан-26.

Максимальная нагрузка на участок пола:

- между шп. №10-17 3100 кгс.
- между шп. №17-20 5000 кгс.
- между шп. №20-26 3000 кгс.
- между шп. №26-33 1500 кгс.

Максимальная нагрузка от колес техники на участок пола при транспортировке:

- между шп. №10-17 625 кгс.
- между шп. №17-20 1550 кгс.
- между шп. №20-33 625 кгс.

Максимальная нагрузка от колес техники при погрузке по всей длине пола: 1550 кгс.

Максимальная сосредоточенная нагрузка на участке рельса транспортера длиной 500 мм 400 кгс.

Максимальная равномерно распределенная нагрузка на боковые панели пола:

- между шп. №10-17 и 20 33 2500 кгс/м²
- между шп. №17 20 800 кгс/м²

Максимальная равномерно распределенная нагрузка на среднюю часть пола (между рельсами) по всей длине 800 кгс/м²

11.12.4.3. Допустимые нагрузки на пол грузовой кабины самолета Ан-24.

Самолет Ан-24 (Ан-24 РВ) выполнен в компоновке 48 пассажирских мест.

Пассажирский салон самолета ограничен перегородками по шп. №11 и 31.

В пассажирском варианте – три грузовых помещения:

1- грузовое помещение между шп. № 7 и 11 слева и справа;

2 – гардероб между шп. №34 и 38, используется как багажник при неполной загрузке одеждой;

3 – багажник между шп. 38 и 40.

Масса загружаемой в помещение 2 одежды подсчитывается из расчета средней массы одного пальто, равной 3 кг.

В грузовом варианте самолета при снятых креслах пассажирский салон используется для размещения грузов.

Грузы размещаются на полу и швартуются.

Размеры и вместимость грузовых помещений самолета приведены в таблице:

Наименование грузовых помещений	Средние размеры грузовых помещений			Площадь м ²	Объем м ³	Масса, кг		
	высота	длина	ширина			грузов	почты	багажа
Помещение I слева справа	1,8	1,75	0,95	1,65	3,0	900	810	360
	1,8	1,2	0,95	1,65	2,0	600	540	240
Помещение II	1,7	1,7	0,9	1,53	2,6	600	600	310
Помещение III	1,35	0,7	2,0	1,4	1,9	570	510	230

11.12.4.4. Допустимые нагрузки на пол грузовой кабины самолета DHC-6 Series 400 (Twin Otter).



Допустимые нагрузки на пол грузовой кабины самолетов DHC-6 Series 400 (Twin Otter) принимаются согласно Pilot Operation Handbook and Aircraft Flight Manual DHC-6 Series 400 (Twin Otter) and Variants».

11.13. Выдача груза в пункте назначения.

11.13.1. Перевозка груза считается выполненной после выдачи груза грузополучателю в соответствии с условиями, указанными в грузовой авианакладной.

11.13.2. Обслуживающая организация обязана уведомить грузополучателя о прибытии груза в пункт назначения.

11.13.3. Грузополучатель обязан своевременно принять и вывезти груз, прибывший в его адрес. Выдача груза производится в пункте назначения грузополучателю или уполномоченному им лицу, указанному в грузовой авианакладной или другому лицу по выданной ему доверенности.

11.13.4. При выдаче груза обслуживающая организация по требованию грузополучателя обязана проверить количество мест и массу прибывшего груза, и указать эту массу и количество мест в грузовой авианакладной.

11.13.5. Выдача груза таможенному учреждению или другому государственному органу по их требованию либо при отсутствии грузополучателя считается выдачей его грузополучателю при условии, что Организация или обслуживающая организация передает грузополучателю (грузоотправителю) документы, удостоверяющие такую выдачу груза.

11.13.6. При обнаружении повреждения тары или упаковки, пломб грузоотправителя, которые могут повлиять на состояние груза, обслуживающая организация обязана при участии грузополучателя или уполномоченного лица вскрыть и проверить груз поврежденных мест по упаковочным листам, фактурам и документам грузоотправителя. При этом составляется коммерческий акт.

11.13.7. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

11.13.8. Грузополучатель обязан оплатить все причитающиеся с него платежи и сборы, в том числе платежи, не взысканные с грузоотправителя при приеме груза к перевозке, и принять груз от Организации или обслуживающей организации. Размер платежей и сборов устанавливается Организацией.

11.14. Хранение и реализация груза.

11.14.1. Обслуживающая организация обязана обеспечить надлежащее хранение прибывшего в аэропорт назначения груза до выдачи его грузополучателю или государственному органу (по требованию) в течение установленных сроков хранения. Сроки, порядок хранения и плата за хранение груза, взимается на основании действующих правил Организации с обязательным возмещением затрат по хранению.

11.14.2. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в установленные Организацией или договором воздушной перевозки груза сроки, либо отказался от его приема, Организация или обслуживающая организация обязана уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

11.14.3. Груз, поступивший в аэропорт назначения без документов и/или без должной маркировки, хранится в аэропорту назначения до выяснения его принадлежности. Организация или обслуживающая организация обязаны принять необходимые меры для установления принадлежности груза и передачи его грузоотправителю.

11.14.4. Груз, не полученный в течение установленных сроков, предусмотренных Организацией или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке и в сроки, предусмотренные законодательством Российской Федерации.



11.14.5. Реализации подлежит груз:

- признанный не востребовавшимся, срок хранения которого истек;
- принадлежность которого не установлена в течение срока его хранения (бездокументарный груз);
- скоропортящийся;
- поврежденный, дальнейшая перевозка которого признана невозможной или нецелесообразной.

11.14.6. Организация или обслуживающая организация обязаны, насколько это возможно, информировать грузоотправителя/грузополучателя о своем решении реализовывать груз.

11.14.7. Организация или обслуживающая организация могут реализовать груз, не ожидая решения грузоотправителя, если задержка реализации груза может привести к его повреждению или полной невозможности использовать груз по назначению. О реализации этого груза обслуживающая организация обязана информировать грузоотправителя и грузополучателя.



12. ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ПЕРОНЕ

12.1. Организация работы и правила подъезда/отъезда к/от ВС при их обслуживании.

12.1.1. Порядок и очередность подачи спецавтотранспорта для обслуживания ВС осуществляется в соответствии с технологическим графиком обслуживания ВС.

12.1.2. При расстановке ВС, не обеспечивающей безопасности подъезда к ним, подъезд спецавтотранспорта запрещается.

12.1.3. Скорость движения спецавтотранспорта при подъезде к обслуживаемому ВС, отъезде от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч.

12.1.4. Непосредственно перед въездом в зону обслуживания ВС водитель спецавтотранспорта или средства механизации обязан проверить спецавтотранспорт или средство механизации согласно контрольной карте проверки для данного типа средства механизации или спецавтотранспорта.

12.1.5. Спецавтотранспорт, предназначенный для работы в зоне обслуживания ВС, должен быть укомплектован средствами пожаротушения и упорными колодками. Погрузочно-разгрузочные машины, трапы, грузовые автомобили оборудуются амортизирующими устройствами, предотвращающими жесткий контакт с фюзеляжем ВС.

12.1.6. Подъезд/отъезд спецавтотранспорта к ВС осуществляется в соответствии со схемами подъезда/отъезда.

При обслуживании ВС, для которых не разработаны схемы подъезда/отъезда и маневрирования спецавтотранспорта при обслуживании ВС, подъезд/отъезд спецавтотранспорта к ним выполняется под руководством одного из членов экипажа данного ВС.

12.1.7. Спецавтотранспорт и другое оборудование должны быть убраны за границы зоны обслуживания до начала движения ВС (как при заруливании на стоянку, так и при уходе со стоянки).

12.1.8. Спецавтотранспорт начинает движение в сторону прибывшего ВС, по команде руководителя подъезда/отъезда, только после остановки ВС, выключения двигателей, установки под колеса упорных колодок, выключения проблесковых бортовых аэронавигационных огней, установления связи кабина пилотов – земля.

В исключительных случаях в сбойных ситуациях, при выполнении полетов на воздушных судах Ми-8, КВС предоставляется право принимать решение о проведении операций по загрузке и выгрузке груза, посадке и высадке пассажиров при работающих двигателях с соблюдением всех необходимых требований безопасности.

12.1.9. При работе в зоне обслуживания ВС водители спецавтотранспорта обязаны:

- до въезда в зону обслуживания ВС а проверить эффективность тормозов, остановить спецавтотранспорт при подъезде к зоне обслуживания не ближе 10 м от крайних точек ВС у знака "Т", отмаркированного белой краской и расположенного у границы зоны обслуживания, нанесенной полосой красного цвета в виде восьмиугольника;

- въезжать в зону обслуживания только с разрешения руководителя подъездом/отъездом спецавтотранспорта;

- выполнять сигналы для руководства подъездом/отъездом спецавтотранспорта к ВС;
- не начинать движение или немедленно остановиться при отсутствии или потере визуального контакта с руководителем подъездом/отъездом;

- обеспечить остановку спецавтотранспорта при подъезде к ВС на безопасном расстоянии, исключая его повреждение;

- не покидать рабочее место в транспортном средстве до установки упорных колодок;

- остановить спецавтотранспорт и выехать из зоны обслуживания по первому требованию руководителя подъездом/отъездом или члена экипажа ВС;

- принять меры для немедленного удаления спецавтотранспорта из зоны обслуживания ВС, перрона и места стоянки в случае выхода его из строя, затем доложить о неисправности начальнику смены (бригадиру, звеньевому).



12.1.10. Руководитель подъездом/отъездом при работе в зоне обслуживания ВС:

- руководит движением спецавтотранспорта в соответствии со схемами подъезда/отъезда и маневрирования спецавтотранспорта, при помощи установленных сигналов;
- руководит подъездом/отъездом спецавтотранспорта к ВС с удобного места, обеспечивающего контроль за приближением спецавтотранспорта к ВС и поддержание визуальной связи с водителем. До начала движения спецавтотранспорта руководитель подъездом/отъездом должен выйти на позицию, откуда он будет хорошо виден водителю, и точно направлять движение спецавтотранспорта с помощью сигналов руками;
- подает сигнал водителю, если убежден, что нет препятствий для маневра спецавтотранспорта к ВС, а также для подъема (опускания) кузова или рабочего органа спецавтотранспорта;
- подает сигнал на остановку спецавтотранспорта на расстоянии, исключающем повреждение ВС;
- после остановки спецавтотранспорта устанавливает упорную колодку под одно из его колес, со стороны движения к ВС, препятствующую движению спецавтотранспорта к ВС, затем устанавливает вторую колодку с другой стороны колеса;
- после окончания работы проверяет отключение от борта ВС кабелей, разъемов, шлангов и тросов заземления;
- убирает колодку со стороны отъезда спецавтотранспорта и подает сигнал "Отъезжайте";
- убирает вторую колодку после отъезда спецавтотранспорта на расстоянии не менее 5 м (для тягачей автопоезда багажных тележек – не менее - 1м) от ВС;
- размещает упорные колодки на спецавтотранспорте.

12.1.11. При неправильном маневре спецавтотранспорта, в результате которого возникает опасность повреждения ВС, руководитель подъездом/отъездом подает водителю сигнал "Остановитесь", затем сигнал на выполнение маневра, исключающего повреждение ВС. Затем подает команду на выезд спецавтотранспорта из зоны обслуживания ВС. После выезда спецавтотранспорта на расстояние 2-5 м за пределы зоны обслуживания, останавливает спецавтотранспорт, выясняет у водителя причины неправильного выполнения маневра, затем обеспечивает повторный подъезд спецавтотранспорта к ВС.

12.1.12. Ответственность за нарушение правил подъезда/отъезда и маневрирования в зоне обслуживания ВС возлагается:

- на водителя спецавтотранспорта за неправильное или несвоевременное выполнение сигналов руководителя подъездом/отъездом, а также за самовольные маневры без разрешения руководителя подъездом/отъездом;
- на должностное лицо, руководящее подъездом/отъездом, за подачу водителю неправильных или несвоевременных сигналов на выполнение маневра, а также за несвоевременную или неправильную установку упорных колодок.

12.2. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.

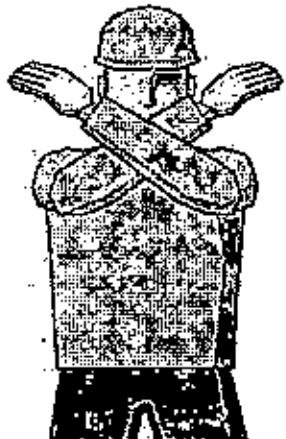
12.2.1. Сигналы, изображенные на рис. 12.1. - 12.18. рекомендованы IATA. Эти сигналы необходимо использовать для руководства подъездом/отъездом спецтехники и средств механизации.


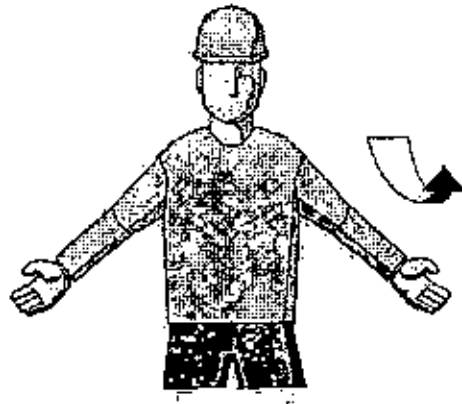
12.2.2. Сигналы руками предназначены для использования ответственным руководителем в непосредственном взаимодействии с оператором, чтобы облегчить движение любого оборудования по наземному обслуживанию, как на перроне, так и непосредственно в самолете, если требуется для груза с нестандартными габаритами, формой или весом.

12.2.3. Руководитель для определенного маневра должен ясно показывать соответствующие команды, чтобы избежать любой возможной путаницы и должен оставаться единственным ответственным человеком за процедуру до сигнала «ЗАКОНЧИТЬ КОМАНДУ».

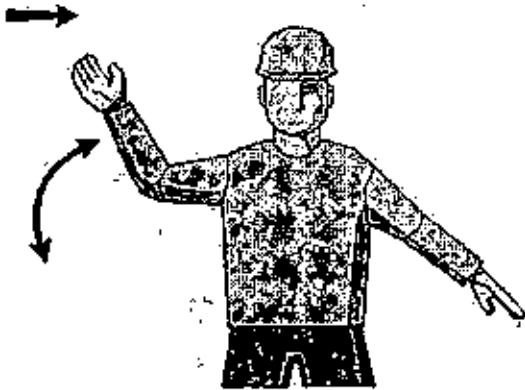
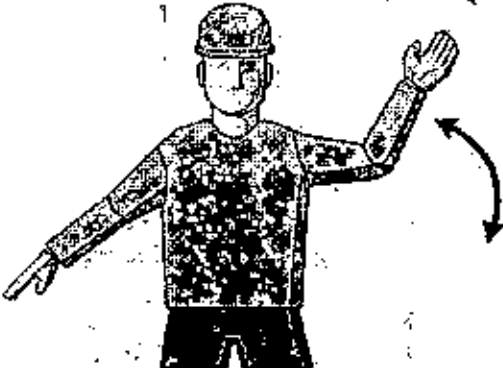


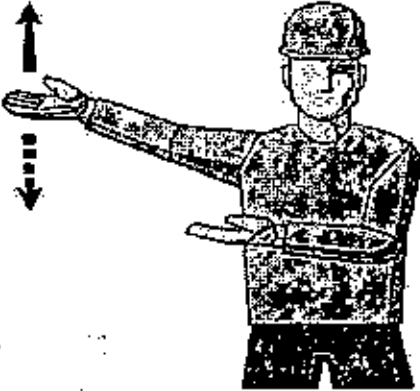
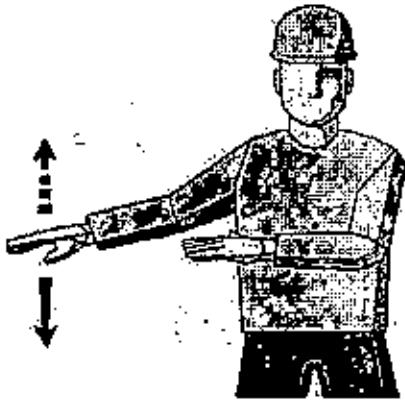
12.2.4. Чтобы избежать любой возможной путаницы с летным экипажем, никакие сигналы руками для груза, оборудования или перемещения транспортного средства не должно использоваться, пока самолет не установлен на стоянку. Это также верно при вырубивании ВС, пока самолет не освободил место стоянки.

Привлечь внимание оператора, принимай команду	Закончить команду
	
<p>Руки удерживать выше головы в вертикальном положении с ладонями, повернутыми вперед.</p>	<p>Руки, перекрещенные на груди.</p>
<p>Рис. 12.1. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.2. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>

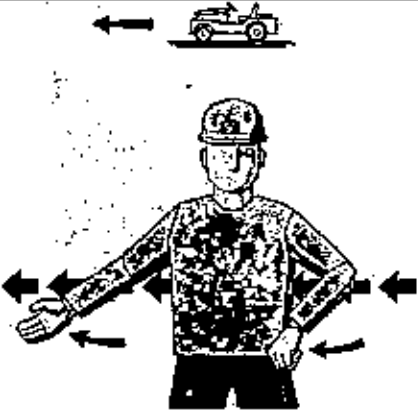

Движение вперед	Движение назад
	
<p>Руки немного в стороны и несколько раз взмахнуть к себе, делая знак движения вперед.</p>	<p>Руки в стороны, ладони вперед, махнуть несколько раз, вперед и назад.</p>
<p>Рис. 12.3. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.4. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>


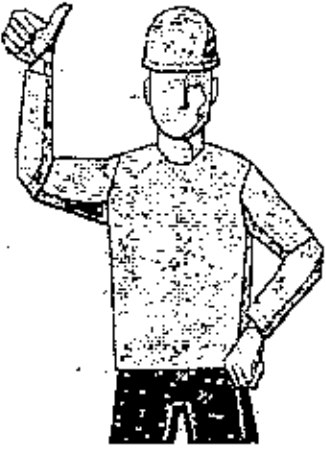


Поворот вправо	Поворот влево
	
<p>Левая рука вниз, рука вытянута, правая рука несколько раз передвигается вверх - вниз. <i>Скорость движения руки указывает степень поворота.</i></p>	<p>Правая рука вниз, рука вытянута, левая несколько раз передвигается вверх - вниз. <i>Скорость движения руки указывает степень поворота.</i></p>
<p>Рис. 12.5. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.6. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>

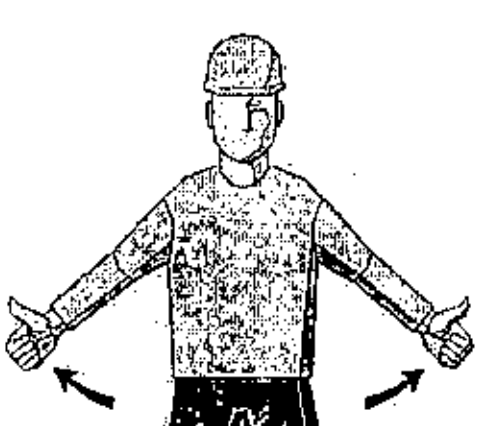
Подъем	Опускание
	
<p>Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вверх, движение руки в направлении подъёма.</p>	<p>Вытяните обе руки к грузу или оборудованию ладонями вниз, движение руки в направлении спуска.</p>
<p>Рис. 12.7. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.8. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>

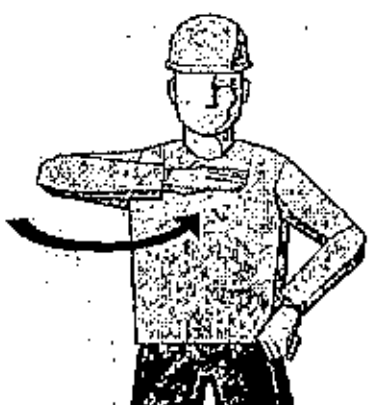
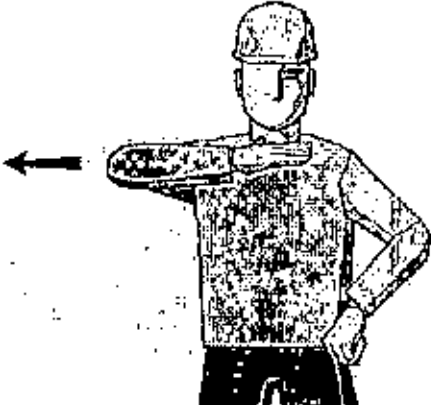


Сопровождающее движение	Остановка
	
<p>Движение с грузом или оборудованием. Покачивание противоположной руки.</p> <p><i>Сохранение визуального контакта с оператором или водителем.</i></p>	<p>Руки несколько раз перекрестите над головой (быстрота движения рук должна быть связана с безотлагательностью остановки),</p> <p><i>Немедленная остановка: руки со сжатыми кулаками перекрещиваются над головой.</i></p>
<p>Рис. 12.9. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.10. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>


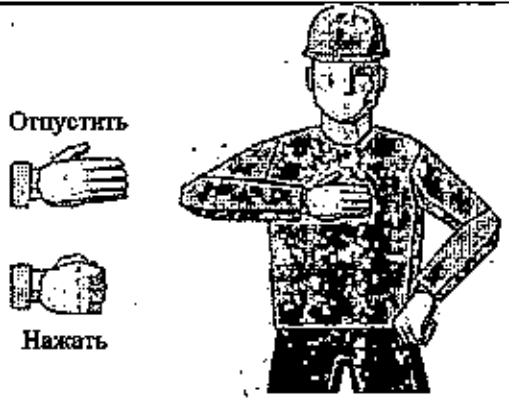
Указание расстояния	«О.К.», Все Свободно! или Продолжите Самп! Уезжайте!
	
<p>Расстояние, показанное между руками, точно соответствует свободному существующему пространству.</p>	<p>Подъем вытянутой правой руки, сжав руку в кулак, подняв большой палец.</p>
<p>Рис. 12.11. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.12. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>



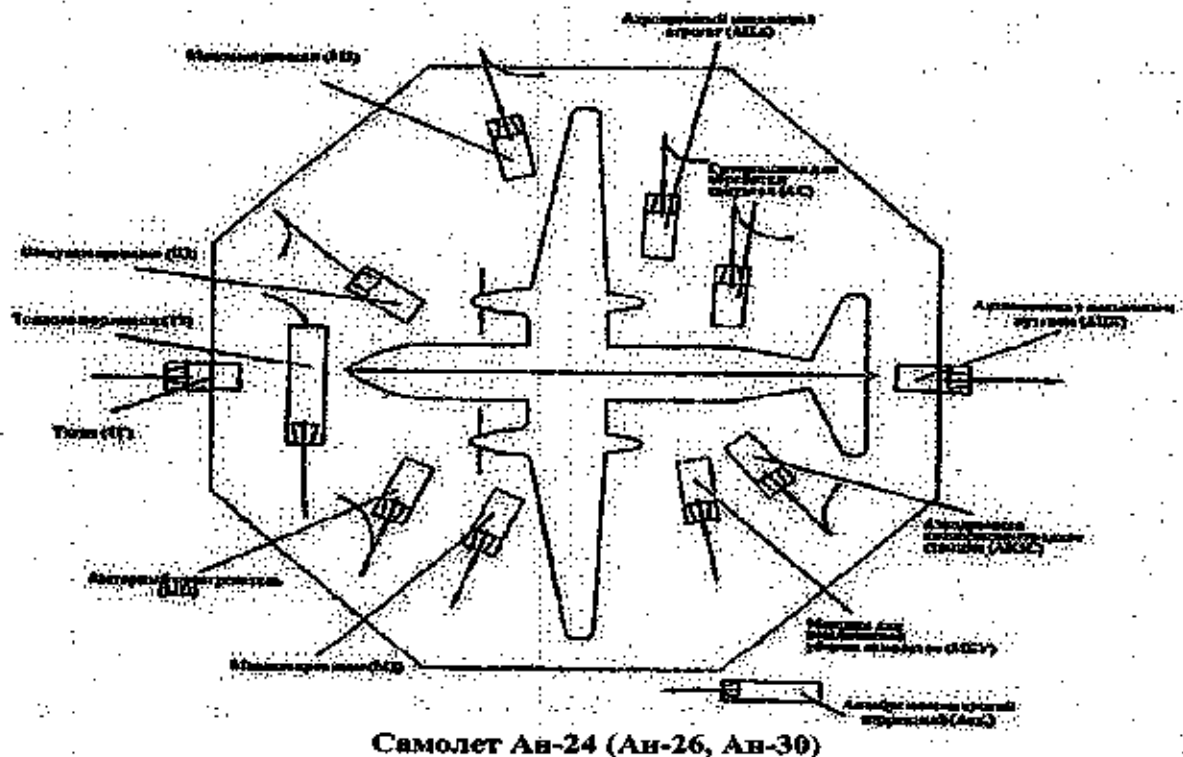
Зафиксировать включенные стабилизаторы	Зафиксировать снятые или отключенные стабилизаторы
	
Руки вниз, ладони рук скрыты, большие пальцы вытянуты, движения рук к себе.	Руки вниз, ладони рук скрыты, большие пальцы вытянуты, Движения рук от себя.
Рис. 12.13. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.	Рис. 12.14. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.

Отключить источник энергии (электричество, топливо, воздух)	Остановить двигатель
	
Правая рука горизонтальна на уровне плеч, ладонь развернута вниз, рука покачивается от положения вытянутой руки до горла.	Правая рука на уровне плеча, ладонь вниз, рука от груди выполняет горизонтальные движения вправо, движение руки поперек груди.
Рис. 12.15. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.	Рис. 12.16. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.

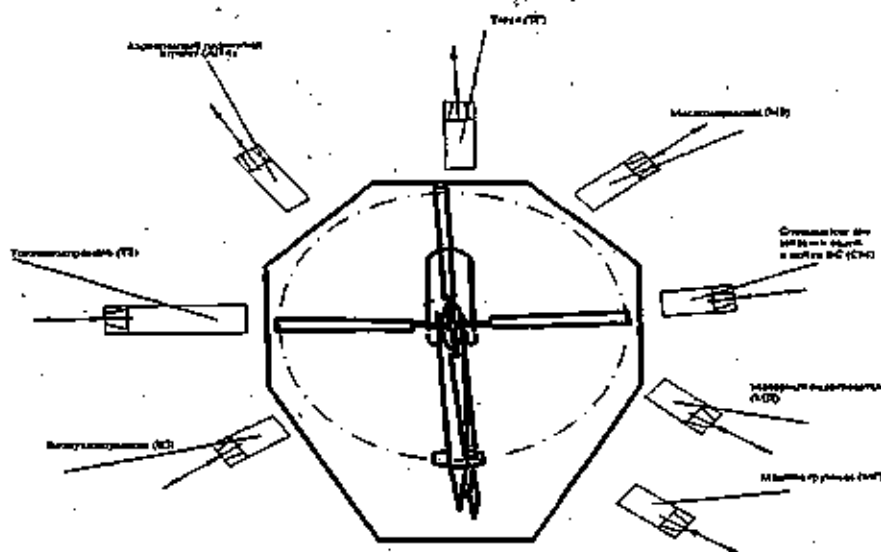


Соединить или отсоединить	Тормоза вкл/выкл
	
<p>Поднятая левая рука с пальцами, повернутыми горизонтально.</p> <p>Соединить: Правая рука с зажатым кулаком перемещается вверх до соприкосновения с ладонью левой руки.</p> <p>Разъединить: Правая рука с зажатым кулаком от ладони левой руки вниз</p>	<p>Правая рука поднимается горизонтально перед туловищем.</p> <p>Тормоза отпустить: С сжатым кулаком, затем распрямляются пальцы ладонью внутрь.</p> <p>Нажать на тормоза: С распрямленными пальцами, ладонь внутрь, затем сжать кулак.</p>
<p>Рис. 12.17. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>	<p>Рис. 12.18. Сигналы для операторов спецтранспорта при наземном обслуживании.</p>

12.3. Схемы расстановки спецтехники и средств механизации при обслуживании ВС на месте стоянки.

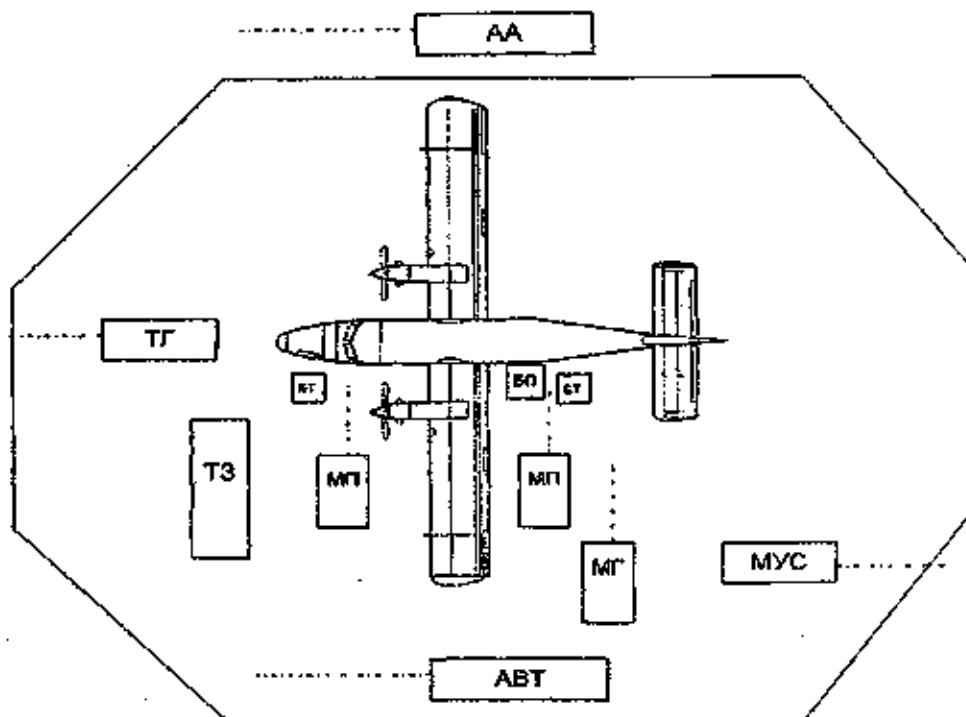


Самолет Ан-24 (Ан-26, Ан-30)



Вертолет Ми-8 (Ми-17)

Схема подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС ДНС-6



Условные обозначения:

ТГ – тягач аэродромный
 АА – аэродромный пожарный автомобиль
 МП – моторный подогреватель
 БТ – блок питания PVR 300/2000 Start
 МГ – машина грузовая

БТ – багажная тележка
 МУС – машина для уборки салонов
 АВТ – автобус пассажирский перронный
 ТЗ – топливозаправщик



13. ПРОЦЕДУРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС

13.1. Работы по встрече и выпуску ВС, маневрирование ВС.

13.1.1. Последовательность операций при встрече ВС на месте стоянки.

13.1.2. Руководитель по встрече ВС, с момента установки визуального контакта с ВС, руководит заруливанием, находясь на месте, хорошо видимом командиру ВС, подавая команды и сигналы (Рис. 13.1. – 13.17.). Руководитель по встрече ВС отвечает за своевременность и безопасность подаваемых им команд.

13.1.3. ВС заруливает на место стоянки, руководитель по встрече с помощью сигнала(рис. 13.6.) останавливает ВС в установленном месте (согласно разметке места стоянки) и дает команду экипажу по установке ВС на стояночный тормоз (рис. 13.12.).

13.1.4. После остановки ВС летный экипаж устанавливает стояночный тормоз, выключает двигатели и выключает проблесковые огни.

13.1.5. Специалист, ответственный за установку упорных колодок, устанавливает упорные колодки под колеса передних стоек, затем основных.

13.1.6. При необходимости, подключается источник наземного питания.

13.1.7. После установки упорных колодок специалист, ответственный за установку упорных колодок, дает сигнал «Колодки установлены» руководителю по встрече ВС, он в свою очередь информирует летный экипаж об установке упорных колодок при помощи стандартного визуального сигнала (Рис. 13.14.), либо при помощи переговорного устройства и дает команду КВС о снятии ВС со стояночного тормоза (Рис. 13.13.)

13.1.8. Руководитель по встрече ВС должен убедиться в неподвижности ВС после снятия с стояночного тормоза и только после этого продолжать выполнять работы по встрече ВС.

13.1.9. Руководитель по встрече ВС устанавливает заземление (по схеме «земля — ВС»), процесс заземления описан в п.13.14.

13.1.10. Руководитель по встрече ВС выполняет визуальный осмотр ВС по установленному маршруту, процедура выполнения визуального осмотра ВС описана в п. 13.8.

13.1.11. Работники Организации или обслуживающей организации (по наземному обслуживанию ВС) входящие в состав бригады по встрече ВС расставляют сигнальные конусы (процедура описана в п.13.6.).

13.1.12. После расстановки сигнальных конусов и положительном результате визуального осмотра ВС (при обнаружении повреждений необходимо доложить экипажу) могут быть начаты все остальные работы по обслуживанию ВС на месте стоянки.

13.2. Руководство движением ВС.

13.2.1. К операциям по наземному движению ВС относятся:

- буксировка ВС в зону запуска, с одной стоянки на другую;
- заруливание ВС на место стоянки после выполнения рейса;
- выруливание ВС с места стоянки на тяге собственных двигателей для выполнения рейса.

13.2.2. К руководству движением ВС на перроне допускается только специально подготовленный и уполномоченный персонал.

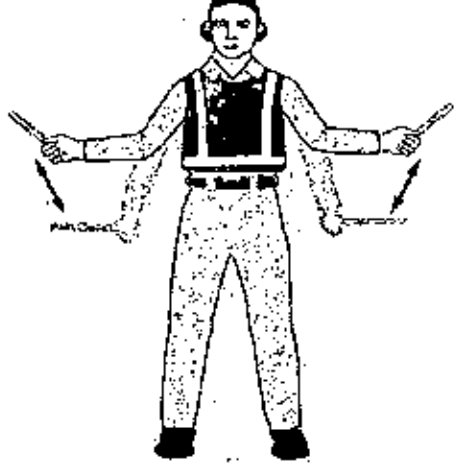
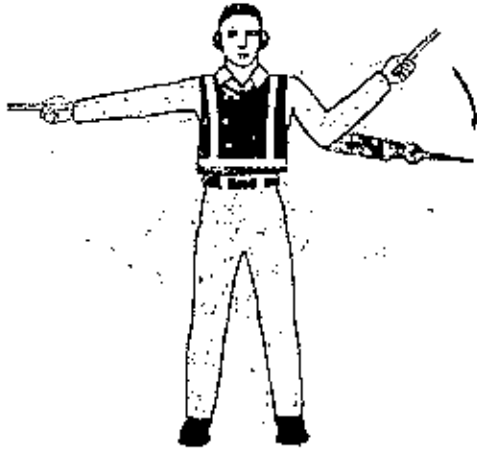
13.2.3. Специалист по руководству движением ВС отвечает за подачу стандартных сигналов управления движением ВС при заруливании и выруливании ВС на и с места стоянки. Все подаваемые сигналы должны быть ясными и точными.

13.2.4. Для подачи всех сигналов наземным персоналом (13.1. –13.7.), участвующим в процессе, необходимо использовать сигнальные жезлы. В ночное время или в условиях низкой видимости необходимо использовать световые жезлы.

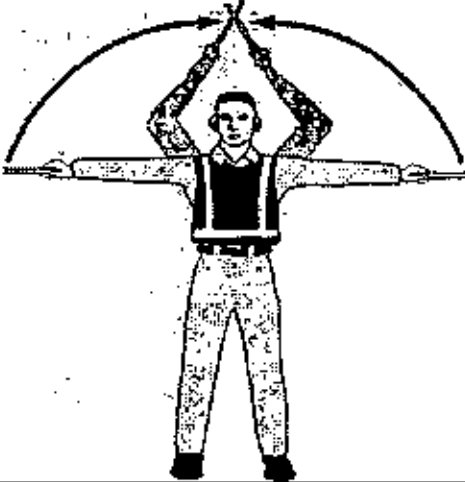
13.3. Сигналы при заруливании ВС.



Обозначение стойки	Продолжение руления прямо вперед
	
<p>Поднимите полностью вытянутые руки с жезлами прямо над головой, указывая вверх, перемещайте руки вперед и назад, чтобы предотвратить сливание с задним планом.</p>	<p>Согните вытянутые руки в локтях и перемещайте жезлы вверх и вниз от талии к голове</p>
<p>Рис. 13.1. Сигналы при заруливании.</p>	<p>Рис. 13.2. Сигналы при заруливании.</p>


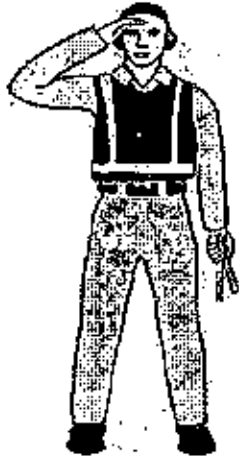
Уменьшение скорости	Левый поворот (с точки зрения пилота)
	
<p>Опускайте руки вниз «похлопывающими» движениями, перемещая жезлы вверх и вниз от талии к коленям.</p>	<p>Правая рука с жезлом находится под углом 90° к туловищу, при этом левой рукой подавайте сигнал движения вперед прямо. Интенсивность передачи сигнала указывает пилоту на желаемую интенсивность осуществления маневра.</p>
<p>Рис. 13.3. Сигналы при заруливании.</p>	<p>Рис. 13.4. Сигналы при заруливании.</p>



Правый поворот (с точки зрения пилота)	Обычная остановка
	
<p>Левая рука с жезлом находится под углом 90° к туловищу, при этом правой рукой подавайте сигнал движения вперед прямо. Интенсивность передачи сигнала указывает пилоту на желаемую интенсивность осуществления маневра.</p>	<p>Полностью вытяните руки с жезлами в стороны так, чтобы между туловищем и руками был угол 90°. Медленно поднимайте руки над головой до скрещивания жезлов.</p>
<p>Рис. 13.5. Сигналы при заруливании.</p>	<p>Рис. 13.6. Сигналы при заруливании.</p>

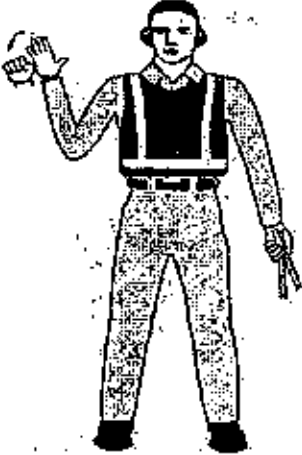
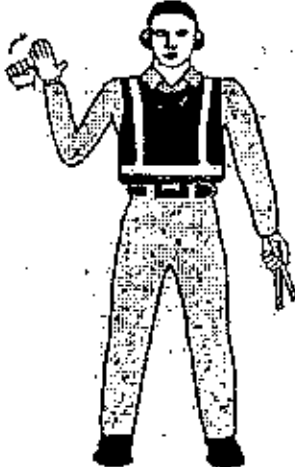
Экстренная остановка	Позиция выжидания
	
<p>Резко вытяните руки с жезлами над головой так, чтобы жезлы были скрещены.</p>	<p>Полностью вытяните руки с жезлами вниз так, чтобы между руками и туловищем образовался угол 45°. Находитесь в таком положении до тех пор, пока самолет не будет готов к следующему маневру.</p>
<p>Рис. 13.7. Сигналы при заруливании.</p>	<p>Рис. 13.8. Сигналы при заруливании.</p>




Руление к следующему сигнальщику	Окончание руления
	
<p>Вытяните обе руки вверх, перемещайте, вытягивая, руки с жезлами в сторону в направлении следующего сигнальщика или рулежной зоны.</p>	<p>Сделайте стандартное военное приветствие правой рукой и/или жезлом, чтобы разрешить отправку самолета. Сохраняйте визуальный контакт с членами летного экипажа до тех пор, пока самолет не начал движение.</p>
<p>Рис. 13.9. Сигналы при заруливании.</p>	<p>Рис. 13.10. Сигналы при заруливании.</p>

Пожар	
	
<p>Перемещайте жезл, находящийся в правой руке, веерообразно от плеча к колену. В то же время указывайте жезлом, находящимся в левой руке, на зону пожара.</p>	
<p>Рис. 13.11. Сигналы при заруливании.</p>	



Включить тормоза	Выключить тормоза
	
<p>Поднимите руку чуть выше уровня плеч, рука не сжата в кулак. Убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, сожмите руку в кулак. НЕ МЕНЯЙТЕ ПОЛОЖЕНИЯ до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде отогнутого вверх большого пальца.</p>	<p>Поднимите руку чуть выше уровня плеч, рука сжата в кулак. Убедившись в наличии визуального контакта с летным экипажем, разожмите кулак. НЕ МЕНЯЙТЕ ПОЛОЖЕНИЯ до тех пор, пока не увидите подтверждения от летного экипажа в виде отогнутого вверх большого пальца.</p>
<p>Рис. 13.12. Сигналы при заруливанні.</p>	<p>Рис. 13.13. Сигналы при заруливанні.</p>

Колодки установлены	Колодки убраны
	
<p>Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Сближайте жезлы «тыкающими» движениями до тех пор, пока жезлы не соприкоснутся.</p>	<p>Руки с жезлами полностью вытянуты над головой. Разводите жезлы «тыкающими» движениями. НЕ убирайте колодки до тех пор, пока не получено разрешение от летного экипажа.</p>
<p>Рис. 13.14. Сигналы при заруливанні.</p>	<p>Рис. 13.15. Сигналы при заруливанні.</p>



Запустить двигатели	Остановить двигатели
	
<p>Поднимите правую руку до уровня головы, при этом жезл поднят вверх. Производите рукой вращательное движение, при этом левая рука поднята выше уровня головы и указывает на двигатель, который необходимо запустить.</p>	<p>Вытяните руку с жезлом перед собой до уровня плеча, переместите руку с жезлом к левому плечу, затем – к правому плечу движением, пересекающим горло.</p>
<p>Рис. 13.16. Сигналы при запуске.</p>	<p>Рис. 13.17. Сигналы при остановке.</p>

13.4. Установка упорных колодок.

Процедуры по установке упорных колодок при обслуживании ВС выполняются в соответствии с требованиями данного раздела и/или требованиями Руководств по наземному обслуживанию ВС.

13.4.1. Колодки должны иметь яркую окраску или отчетливо видную маркировку.

13.4.2. Колодки должны иметь треугольную форму и быть изготовленными из материала с достаточным коэффициентом сцепления и степенью жесткости.

13.4.3. Длина и высота колодки должна подходить под размер колеса и тип пневматика.

13.4.4. Персоналу необходимо знать опасные зоны в районе колес ВС, в частности тормоза (при их нагреве после торможения) и выступы створок шасси и антенн.

13.4.5. Во избежание травм от разрыва пневматика, персонал должен входить и выходить из зоны шасси спереди или сзади колес.

13.4.6. При установке колодок необходимо следовать рекомендациям производителя.

13.4.7. Установка колодок может выполняться только после полной остановки ВС на месте стоянки, прекращения вращения роторов двигателей после их останова, выключения проблесковых огней и получения разрешения на подход к самолету от специалиста, ответственного за обслуживание ВС.

13.4.8. В случае необходимости подключения наземного источника питания до выключения двигателей, после полной остановки самолета установите колодки только под колеса передней стойки шасси. После подключения наземного источника питания и выключения двигателей установите колодки под колеса основных стоек шасси.

13.4.9. Колодки должны устанавливаться параллельно оси колеса и с предельно малым контактом с пневматиком (Рис. 13.18. – 13.21.).



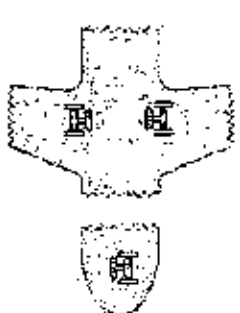
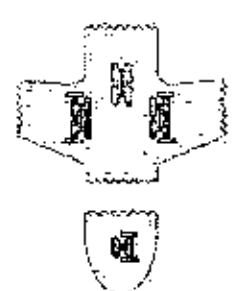
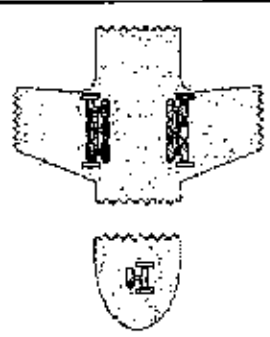
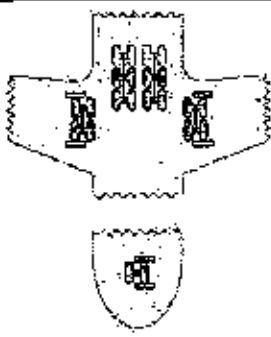
13.4.10. Перед установкой колодок под колеса основных стоек шасси, необходимо установить колодки спереди и сзади колеса передней стойки. После установки колодок под колеса основных стоек колодки от колес передней стойки необходимо убрать.

Внимание: Установка упорных колодок между колесами стоек шасси запрещена.

При установке ВС на длительную стоянку (более 3х часов/на ночь) неблагоприятных условиях, скользкое покрытие места стоянки, большой угол наклона места стоянки необходимо установить упорные колодки как указано на рисунках 13.22 – 13.25.

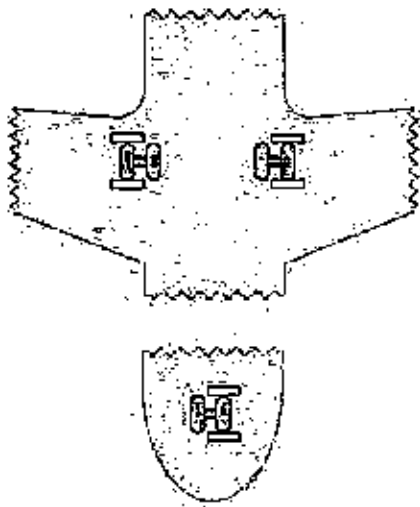
Примечание: Стояночный тормоз удерживает самолет, пока не установлены колодки. Колодки у передней стойки шасси вместе со стояночным тормозом увеличивают безопасность при плохой погоде.

Внимание: Убедитесь в правильной установке колодок. В случае неправильной установки колодок, при снятии со стояночного тормоза, ВС может начать движение. Самопроизвольное движение ВС может привести к травмам людей и повреждению оборудования.

Штатная установка колодок	
	
ВС с одноосной тележкой основной стойки шасси	ВС с двухосной тележкой основной стойки шасси (также применяется к ВС с центральной тележкой)
Примечание:- Показывает временную установку колодок в штатной ситуации	
Рис. 13.18. Установка колодок	Рис. 13.19. Установка колодок
Штатная установка колодок	
	
ВС с трехосной тележкой основной стойки шасси	ВС с центральной и фюзеляжной тележкой шасси
Примечание:- Показывает временную установку колодок в штатной ситуации	
Рис. 13.20. Установка колодок	Рис. 13.21. Установка колодок

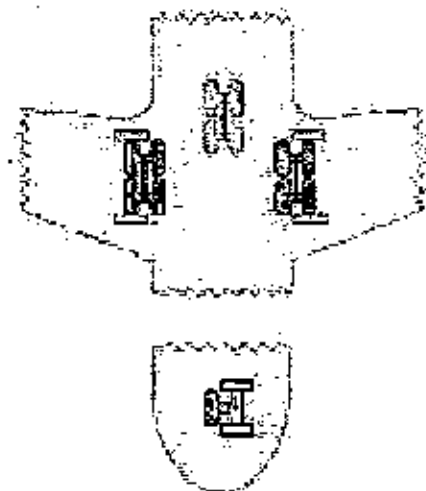


Установка колодок при установке ВС на длительную стоянку (более 3х часов/ на ночь) или при сильном ветре



ВС с одноосной тележкой основной стойки шасси

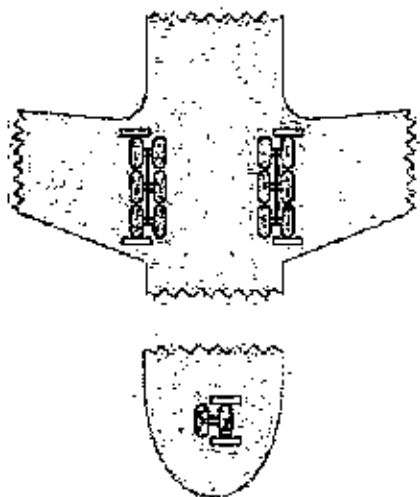
Рис. 13.22. Установка колодок



ВС с дуосной тележкой основной стойки шасси (также применяется к ВС с центральной тележкой)

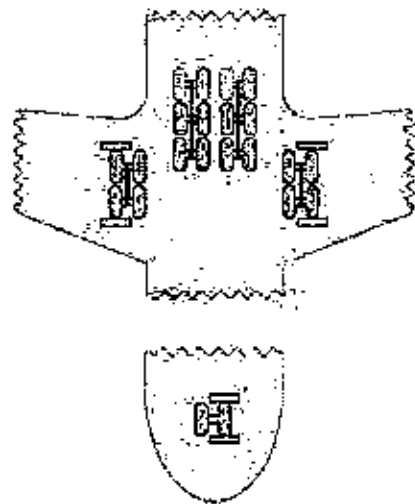
Рис. 13.23. Установка колодок

Установка колодок при установке ВС на длительную стоянку (более 3х часов/ на ночь) или при сильном ветре



ВС с трехосной тележкой основной стойки шасси

Рис. 13.24. Установка колодок



ВС с центральной и фюзеляжной тележкой шасси

Рис. 13.25. Установка колодок



13.5. Уборка упорных колодок.

13.5.1. Уборка колодок из-под колес основных стоек шасси перед буксировкой ВС с места стоянки осуществляется по команде руководителя буксировочной бригады, после присоединения буксировочного водила к ВС, тягача к водилу и после получения подтверждения об установке стояночного тормоза от командира ВС до начала буксировки ВС.

13.5.2. Уборка колодок из-под колес основных стоек шасси перед выруливанием ВС с места стоянки на тяге основных двигателей осуществляется по команде ответственного за выпуск ВС до запуска двигателей и после получения подтверждения об установке стояночного тормоза от командира ВС.

13.5.3. Уборка колодок из-под колес передней стойки шасси осуществляется по команде руководителя буксировочной бригады или ответственного за выпуск ВС после уборки колодок из-под основных стоек шасси.

13.5.4. После уборки, колодки убираются в специально отведенное место.

13.6. Расстановка сигнальных конусов.

Процедуры по расстановке сигнальных конусов при обслуживании ВС выполняются в соответствии с требованиями данного раздела и/или требованиями Руководств по наземному обслуживанию ВС.

13.6.1. Сигнальные конусы расставляются на месте стоянки ВС для ограждения отдельных зон ВС во избежание их повреждения в процессе наземного обслуживания.

Примечание: Использование конусов в неблагоприятных погодных условиях, например, при сильном ветре, запрещено.

13.6.2. Конус должен иметь коническую форму, с высотой не менее 750 мм и массой не менее 4,53 кг, а также оранжевую окраску со светоотражающими полосками.

13.6.3. Конусы устанавливаются:

- у законцовки каждой консоли крыла;
- перед всеми двигателями, установленными под крылом;
- перед всеми остальными зонами ВС, которые находятся в зоне нормального движения спецмашин в процессе обслуживания;
- зонах, где близость ВС может повлиять на движение техники и персонала на перроне, например, если хвостовая часть ВС пересекает проезжую часть перрона;

13.6.4. Конусы расставляются на расстоянии не более 1 метра от «защищаемой» зоны с тем, чтобы обеспечить соответствие конуса своему назначению.

13.6.5. Конусы не убираются до полного завершения всех работ по наземному обслуживанию ВС.

13.6.6. Конусы убираются после вывода наземного оборудования с места стоянки ВС.

13.6.7. Уборку конусов необходимо выполнять непосредственно перед отправлением ВС с места стоянки (перед началом буксировки или запуском двигателей) или перед противообледенительной обработкой, когда все работы по наземному обслуживанию ВС завершены.

13.6.8. После использования, конусы должны быть убраны в специально отведенное место около мачт освещения между местами стоянки на перроне с тем, чтобы исключить возможность повреждения ВС в случае их попадания в двигатель при запуске.

13.7. Отправление ВС.

13.7.1. Перед началом движения ВС, необходимо выполнить следующее:

- осмотреть состояние поверхности перрона на предмет безопасности выполняемых работ (наличие льда, снега, и т.д.);
- убедиться в том, что все наземное оборудование было выведено из зоны маневрирования и между ВС и сооружениями/оборудованием обеспечена достаточная дистанция;



- выполнить визуальный осмотр зоны выполнения работ и убедиться в отсутствии посторонних предметов;
- убедиться в том, что кабели питания, телетрапы и т.д. отсоединены от ВС;
- выполнить общую проверку выхода штока носовой стойки шасси;
- выполнить визуальный осмотр всех колес шасси и убедиться в отсутствии упорных колодок.

13.7.2. Персонал, выполняющий функции, предусмотренные данной процедурой, должен находиться за пределами опасных зон.

13.7.3. Убедитесь в достаточной дистанции между ВС, сооружениями и стационарными препятствиями по ходу движения ВС.

13.7.4. После завершения всех работ по наземному обслуживанию и до уборки упорных колодок и начала движения ВС или запуска двигателей, необходимо выполнить визуальный осмотр ВС.

13.7.5. За выполнение осмотра перед выпуском ВС с места стоянки отвечает работник Организации или обслуживающей организации (по наземному обслуживанию ВС), ответственный за выпуск ВС.

13.7.6. Осмотр перед выпуском ВС с места стоянки должен включать:

- визуальный осмотр ВС, чтобы убедиться в том, что все двери пассажирского салона и отсеков ВС закрыты и зафиксированы в закрытом положении замком и не выступают за поверхность ВС;

- визуальный осмотр, чтобы убедиться, что крышки панелей обслуживания надлежащим образом закрыты и отсутствует утечка жидкостей;

- проверку входного устройства двигателя, воздухозаборника системы кондиционирования и зоны реактивной струи двигателя на наличие посторонних предметов;

- визуальный осмотр ВС, описан в п. 13.8.

13.7.7. Обо всех выявленных нарушениях необходимо немедленно проинформировать летный экипаж или представителя Организации.

13.7.8. Запуск двигателей выполняется только после загрузки всех пассажиров и/или груза, закрытия дверей и люков самолета и вывода всего наземного оборудования, за исключением наземного источника питания и/или установки воздушного запуска, если они используются, из зоны расположения ВС.

13.7.9. Как и при встрече ВС, для маневрирования на ограниченном или оживленном пространстве перрона необходимо воспользоваться помощью специалистов по руководству движением ВС.

13.7.10. Работник Организации или обслуживающей организации (по наземному обслуживанию ВС), ответственный за запуск двигателей, может давать разрешение на запуск двигателей только тогда, когда полностью уверен, что зона возле входного и выходного устройства двигателя свободна.

13.7.11. Для связи между наземным персоналом и кабиной пилотов посредством самолетного переговорного устройства, необходимо использовать стандартную фразеологию.

13.8. Визуальный осмотр ВС.

13.8.1. Данная процедура визуального осмотра ВС выполняется в следующих случаях:

- после установки ВС на место стоянки по прилёту, после установки упорных колодок, выставления заземления (если требуется);

- перед вылетом ВС до уборки упорных колодок.

13.8.2. Внешний осмотр ВС проводится ответственным за встречу и выпуск ВС в соответствии с данным разделом.

13.8.3. Для выполнения процедуры внешнего осмотра ВС в тёмное время суток используется ручной электрический фонарик достаточной яркости.



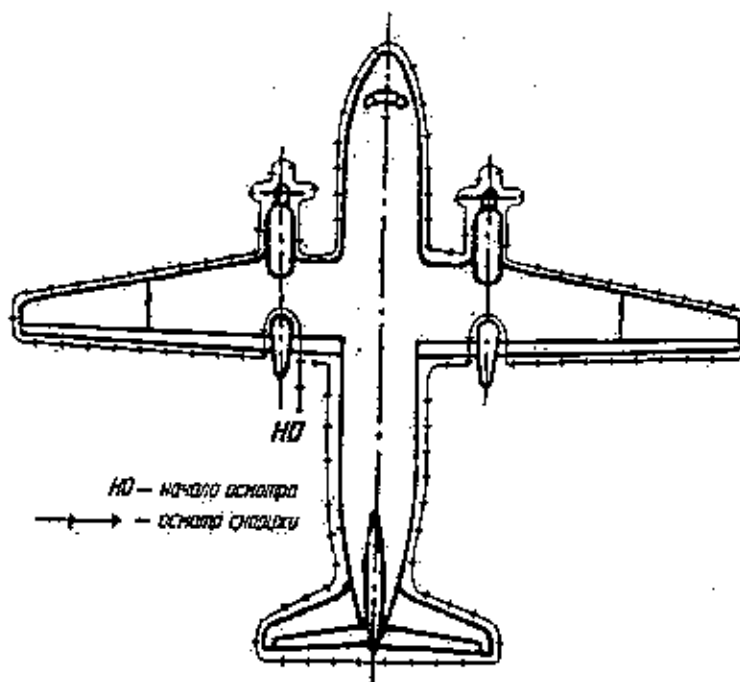
13.8.4. Визуальный осмотр представляет собой визуальную проверку, цель которой – убедиться, что общее состояние ВС, видимых компонентов и оборудования обеспечивает безопасность полета. Для этого необходимо убедиться в следующем:

- поверхности и элементы конструкции ВС чистые, на них отсутствуют повреждения, все детали на месте, отсутствуют утечки;
- шины не имеют визуальных повреждений;
- штоки амортизационных стоек сжаты не полностью;
- воздухозаборники двигателей и сопла чистые, панели доступа надежно закрыты, отсутствуют наружные повреждения, створки реверсов закрыты;
- двери, лючки и панели доступа установлены заподлицо, закрыты и зафиксированы на замки;
- датчики, клапана, приемники статического давления чистые и не повреждены;
- обшивка в зоне приемников воздушного давления и приемников статического давления не деформирована;
- антенны не повреждены;
- линзы фар, маяков и аэронавигационных огней чистые и не повреждены;
- удалены предохранительные струбцины с основных стоек шасси и предохранительный пин носовой стойки шасси (перед вылетом). Если створка шасси открыта, проинформируйте летный экипаж.

13.8.5. Маршруты проверки и элементы каждой зоны, подлежащие проверке, указаны на рисунке 4.44.

13.8.6. Проверка элементов в каждой зоне может выполняться в любой последовательности.

13.8.7. В случае обнаружения повреждений или неисправностей необходимо проинформировать лётный экипаж.



Маршрут осмотра самолетов Ан-24, Ан-26 при наземном обслуживании

Рис. 13.26. Схема визуального осмотра ВС.



13.9. Связь с экипажем ВС.

13.9.1. Общие положения.

13.9.1.1. Передача информации между наземным персоналом и экипажем должна производиться посредством переговорной системы и стандартных сигналов.

13.9.1.2. Все переговоры с использованием переговорного устройства должны вестись в пределах стандартной фразеологии радиообмена.

13.9.1.3. Обслуживающий персонал должен знать и применять на практике стандартные фразы и сигналы, применяемые с этой целью.

13.9.1.4. Сигналы должны быть выполнены в ясной и точной манере, которая устраняет замешательство при передаче сигналов.

13.9.2. Установка связи по переговорному устройству.

После того, как самолет прибыл на место стоянки и полностью остановился на позиции стоянки, персонал, ответственный за встречу ВС может:

- связаться с экипажем по радиостанции УКВ;
- соединить наушники с самолетом и вызвать летный экипаж;
- установить визуальный контакт с кабиной экипажа, если с помощью переговорного устройства связаться невозможно.

13.9.3. Правила техники безопасности.

Этой процедуре должны строго придерживаться обе стороны.

13.9.3.1. Персонал, устанавливающий переговорную связь должен приближаться к ВС, после того, как он удостоверился, что был замечен экипажем ВС и его намерение установить связь было понятно летному экипажу.

13.9.3.2. При приближении к самолету, должно соблюдаться безопасное расстояние от работающих двигателей.

13.9.3.3. К самолету нужно приближаться в таком направлении, чтобы визуальный контакт с летным экипажем поддерживался максимально долго.

13.9.4. Местоположение для сигнализации «ВСЁ СВОБОДНО».

13.9.4.1. Персонал, подающий сигнал «ВСЁ СВОБОДНО» должен находиться с левой стороны самолета (рис. 13.27).

13.9.4.2. Если это невозможно (из соображений безопасности, затрудненный визуальный контакт с кабиной экипажа), сигнал «ВСЁ СВОБОДНО» можно передавать с правой стороны самолета, если это заранее согласовано с КВС.

13.9.5. Сигналы связи с экипажем при наземном обслуживании.

13.9.5.1. Сигналы руками, используемые для связи с летным экипажем в процессе подготовки ВС, применяются при обслуживании на месте стоянки и сервисном обслуживании ВС. (Рис. 13.27. –13.33.)

13.9.5.2. Сигналы руками должны использоваться только тогда, когда устная связь невозможна. Получайте подтверждение от летного экипажа во всех случаях.


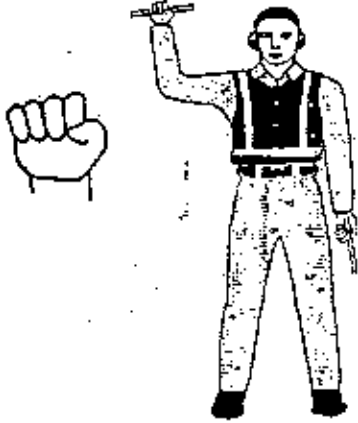
13.9.5.3. Сигналы, рекомендованные к передаче жезлами, могут также передаваться: в сумерках жезлами или перчатками (только в дневное время).




Наземное питание подключено	Наземное питание выключено
<p>Руки подняты выше головы, левая рука поднята и ладонь разжата, кисть расположена горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони и движутся к центру (формируя букву "Т"). Ночью, могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать "Т" выше головы.</p>	<p>Руки подняты выше головы, левая рука поднята и ладонь разжата, кисть расположена горизонтально, кончики пальцев правой руки касаются левой ладони (формируя букву "Т"), затем правая рука отводится от левой. Ночью, могут использоваться освещенные жезлы, чтобы сформировать букву "Т" выше головы.</p>
<p>Рис. 13.27. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>	<p>Рис. 13.28. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>

Подтверждение «Всё свободно»	Отрицательно
<p>Поднимите правую руку с жезлом (или руку с большим пальцем вверх, как показано на рисунке) до уровня головы, левая рука остается на уровне колена.</p>	<p>Отведите правую руку прямо от плеча создав угол в 90 ° и жезлом укажите на землю, или покажите руку с большими пальцем вниз (как показано на рисунке), левая рука остается на уровне колена.</p>
<p>Рис. 13.29. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>	<p>Рис. 13.30. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>



Включить переговорные устройства	Не касаться средств управления
	
<p>Разведите локти в стороны и прижмите обе ладони к обоим ушам, придав ладоням чашевидную форму.</p>	<p>Правая рука выше уровня головы и сжата в кулак или держит жезл в горизонтальном положении, левая рука остается в стороне на уровне колена.</p>
<p>Рис. 13.30. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>	<p>Рис. 13.31. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>

Открывают / Закрывают трап впереди / в хвостовой части

<p>Правая рука в стороне и левая рука поднята выше уровня головы создавая угол 45°, правая рука движется к вершине левого плеча.</p>
<p>Рис. 13.32. Сигналы для связи с экипажем ВС.</p>



13.10. Буксировка/перебуксировка ВС.

13.10.1. Общие положения.

13.10.1.1. Под буксировкой ВС понимается комплекс мероприятий по его перемещению по аэродрому с помощью аэродромного тягача (далее – тягач).

13.10.1.2. Процедуры по буксировке ВС выполняются в соответствии с требованиями данного раздела и/или требованиями Руководств по наземному обслуживанию ВС.

13.10.1.3. При буксировке ВС необходимо использовать только то буксировочное оборудование, которое разработано для данного типа ВС.

13.10.1.4. Буксировка ВС начинается с момента подсоединения к тягачу буксировочного водила (далее – водило), подсоединенного к ВС, и завершается после отсоединения водила от тягача в месте, к которому осуществлялась буксировка.

13.10.1.5. Буксировка ВС может выполняться как «носом вперед», так и «хвостом вперед».

13.10.1.6. Стандартной буксировкой самолёта считается буксировка за переднюю стойку шасси по ровной и твёрдой поверхности.

13.10.1.7. К операции по буксировке допускается только обученный на данный тип ВС и его модификации персонал.

13.10.1.8. Допускается буксировка ВС в сокращенном составе. В этом случае обязанности одного из сотрудников для наблюдения за крайними точками крыла выполняет руководитель буксировочной бригады.

Буксировка в сокращенном составе производится с разрешения уполномоченного работника обслуживающей организации по наземному обслуживанию ВС и допустима при соблюдении следующих условий:

- буксировка в сокращенном составе выполняется только от места стоянки до зоны запуска, со стоянки на другую стоянку ВС в пределах перрона;

- буксировка в сокращенном составе выполняется только при простых метеоусловиях (отсутствия дождя, снега, тумана), при достаточной освещенности перрона и отсутствии близко расположенных препятствий.

13.10.1.9. Разрешается буксировка за переднюю стойку шасси, с работающим ВСУ.

13.10.2. Меры безопасности.

13.10.2.1. Общие меры безопасности.

13.10.2.1.1. Операции по перемещению ВС выполняются с повышенным вниманием для предотвращения причинения вреда персоналу, повреждения ВС, оборудования и приспособлений.

13.10.2.1.2. Прежде чем совершать любой из видов работ по перемещению ВС, должна быть выполнена оценка, учитывающая инфраструктуру, количество задействованного персонала, тип ВС и используемое оборудование для обеспечения безопасности проведения работы.

13.10.2.1.3. Персонал, принимающий участие в буксировке должен быть проинструктирован об опасностях, связанных с действиями по перемещению ВС, например, всасывание двигателем, движение передней стойки шасси, пути перемещения ВС, видимость.

13.10.2.1.4. В рабочей зоне должен находиться только тот персонал, который требуется для выполнения оперативных функций.

13.10.2.1.5. Буксировка в любое время суток выполняется с включенными на ВС бортовыми аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками, при этом на тягаче должны быть включены ближний свет фар и проблесковый маячок.

13.10.2.1.6. Персонал, выполняющий функции руководства буксировкой или сопровождения у законцовок крыльев, должны использовать: в дневное рабочее время либо жезлы, либо рукавицы цвета повышенной видимости, а во время работы при плохой видимости/ночью, светящиеся жезлы.



13.10.2.2. Меры безопасности при обращении с буксировочным водилом.

13.10.2.2.1. Буксировочное водило должно быть исправным, иметь срезные калиброванные болты, защищающие водило от не расчетных нагрузок.

13.10.2.2.2. Во время присоединения буксировочного водила к передней стойке ВС, буксировочное водило должно быть отсоединено от тягача.

13.10.2.2.3. При подсоединении буксировочного водила к тягачу сотрудники должны развернуться лицом к тягачу и стоять обеими ногами только с одной стороны буксировочного водила, т.е. они не должны перекидывать ноги над буксировочным водилом. Подсоединение водила производится двумя сотрудниками, находящимися с двух концов водила.

13.10.2.2.4. Перед началом буксировки колеса буксировочного водила должны быть полностью подняты с поверхности земли.

13.10.2.2.5. При буксировке ВС обслуживающему персоналу запрещается наступать или перешагивать через водило, сидеть, стоять на нем.

13.10.2.2.6. По завершению процесса буксировки перед отсоединением буксировочного водила с него должны быть сняты силы натяжения.

13.10.2.3. Меры безопасности при подготовке, выполнении буксировки/перебуксировки ВС.

13.10.2.3.1. До начала перемещения ВС должны быть выполнены следующие действия:

- осмотр состояния покрытия с целью определения уровня безопасности для проведения операции (например, на наличие льда, снега и прочего);

- визуальный осмотр ВС с тем, чтобы удостовериться, что все люки/панели закрыты и зафиксированы;

- убедиться, что все наземное вспомогательное оборудование удалено от самолета и обеспечено необходимое пространство между оборудованием/аппаратурой и ВС. Основная рабочая зона должна быть освобождена от вспомогательного наземного оборудования;

- визуальный осмотр места выполнения работы, с тем, чтобы удостовериться в отсутствии посторонних предметов;

- проверка отсоединения от ВС кабелей подачи электроэнергии, посадочных трапов и т.п.;

- визуальный осмотр с целью убедиться, что колодки от всех колес шасси убраны;

- общая проверка выступа штоков амортизаторов стоек шасси.

13.10.2.3.2. Тягач должен быть в пригодном работоспособном состоянии до начала выполнения операций.

13.10.2.3.3. Перед установкой предохранительных устройств, убедитесь, что стойка шасси на замке открытого положения.

13.10.2.3.4. На ВС, снабженных системой перепускного клапана рулевого управления, убедитесь, что пин блокировки гидравлической системы рулевого управления передней стойки шасси установлен надлежащим образом до подсоединения буксировочного водила к ВС перед началом буксировки, и убран после отсоединения буксировочного водила.

13.10.2.3.5. На ВС, не снабженных системой перепускного клапана рулевого управления, убедитесь, что гидравлическая система рулевого управления находится не под давлением, либо шлиц-шарниры поворотного устройства передней стойки отсоединены (если применимо).

13.10.2.3.6. Перед началом буксировки тягач и буксировочное водило должны стоять на одной линии с осевой линией ВС.

13.10.2.3.7. Колодки не должны быть убраны от основных стоек до полного обеспечения подсоединения тягача и буксировочного водила к передней стойке шасси и установления тягача на стояночный тормоз.



13.10.2.3.8. Перед началом буксировки водитель тягача должен подать звуковой сигнал, сраживание с места производить плавно.

13.10.2.3.9. Скорость буксировки ВС при применении тягача с водилом не должна превышать скорость движения пешехода.

13.10.2.3.10. Во время буксировки ВС водитель тягача обеспечивает плавное использование тормоза при осуществлении остановки или замедления движения ВС.

13.10.2.3.11. В случае приостановки буксировки дроссельная заслонка тягача должна быть закрыта и использовано плавное торможение.

13.10.2.3.12. Водителю тягача запрещается покидать кабину при включенном двигателе.

13.10.2.3.13. Во время перемещения ВС не должны превышать максимальные ограничения поворота передней стойки шасси, в соответствии с инструкциями производителя самолета. Как правило, пределы максимальных углов поворота для стандартной буксировки отмечены линиями, нанесенными на створках передней стойки шасси.

13.10.2.3.14. ВС должно буксироваться без рывков и крутых поворотов с выключенным управлением поворотом колес передней стойки шасси или с расоединенным поворотным устройством, или с установкой пина блокировки гидравлической системы рулевого управления, если предусмотрено конструкцией ВС. Запрещается разворачивать передние колеса ВС на месте в целях исключения поломки узлов крепления передней стойки шасси.

13.10.2.3.15. Реакция амортизатора может стать причиной перемещения ВС после остановки вперед и назад, поэтому, убедитесь, что вокруг самолета достаточно места, для выполнения буксировки за переднюю стойку шасси.

13.10.2.3.16. При буксировке самолета, все люди должны держаться в стороне от опасных зон вокруг буксировочного транспортного средства, буксировочного водила, колес передней и основных стоек шасси. Персонал на земле должен знать, что существует вероятность наезда колесами передней и основных стоек шасси, буксировочным транспортным средством. Это связано с тем, что самолет изменит положение в процессе буксировки. Убедитесь в том, что сохраняется минимальная 3-х метровая(10-футовая) дистанция между людьми на земле и оборудованием, которое перемещается. Если не выдерживать минимальное расстояние, может произойти травма со смертельным исходом.

13.10.2.3.17. Допускается буксировка ВС с работающим ВСУ. В этом случае руководитель буксировочной бригады обязан убедиться, что на пути движения отсутствуют посторонние предметы, способные попасть в воздухозаборник двигателей, а также в зоне выходящих газов отсутствуют люди (дополнительный сопровождающий из числа членов буксировочной бригады должен находиться вне опасных зон работающих двигателей), механизмы, оборудование.

Буксировка ВС с запущенными двигателями запрещается при наличии любого из ниже перечисленных условий:

- если в зоне маневрирования ВС недостаточное освещение;
- в условиях ограниченной видимости;
- при наличии наледи, снега или слякоти на перроне;
- при отсутствии договоренности между руководителем буксировочной бригады и экипажем ВС.

13.10.2.3.18. Для предотвращения травмирования персонала сохраняйте дистанцию до передней стойки шасси, когда пин блокировки системы руления передней стойки шасси убран из клапана сброса давления и гидравлическая система находится под давлением.

13.10.2.3.19. При установке ВС «хвостом вперед» на стоянку тягачом, не оборудованным управлением из задней кабины, необходимо остановиться, установить ВС на стояночный тормоз и перецепить тягач передом к ВС. При установке тягача,



оборудованным управлением из задней кабины, водитель должен пересест в заднюю кабину.

13.10.2.3.20. В конце процесса буксировки перед отсоединением буксировочного водила кабина экипажа должна получить указание на установку ВС на стояночный тормоз и об удержании этой позиции до получения визуальных сигналов о готовности пространства для руления. Установка тормозов должна быть подтверждена наземному персоналу.

13.10.2.3.21. При буксировке ВС пользоваться самолетными тормозами разрешается только в крайних случаях, которые могут привести к аварийной ситуации или несчастному случаю (при угрозе столкновения с препятствием, расцеплений ВС с тягачом и т.п.).

При пользовании самолетными тормозами необходимо:

- на протяжении всей буксировки КВС (должностное лицо на месте КВС) на борту ВС должен находиться в сидячем положении и быть пристегнут ремнем безопасности;

- на протяжении всей буксировки ноги КВС (должностного лица на месте КВС) должны находиться на тормозных педалях;

- на влажной поверхности и в зимних условиях применять импульсное торможение;

- обеспечивать плавное торможение для остановки при перемещении ВС задним ходом, чтобы не допустить заваливания фюзеляжа назад под действием сил инерции при торможении;

- при непредвиденных отклонениях самолета влево или вправо в случае обрыва водила целесообразно применять раздельное торможение;

- в ходе операции буксировки в гидравлической тормозной системе ВС поддерживать давление.

13.10.2.3.22. До начала перебуксировки буксировочная бригада должна получить подтверждение из кабины ВС о наличии давления в гидравлической тормозной системе ВС. Оператор тормозной системы в кабине ВС должен контролировать наличие давления в гидравлической тормозной системе ВС во время перебуксировки, водитель тягача должен быть готов применить плавное торможение при получении сообщения из кабины ВС о потере давления в гидросистеме тормозов ВС.

13.10.2.3.23. Во время буксировки запрещается:

- страгивать ВС с места раскачиванием;

- находиться людям на поверхностях ВС (крыле, фюзеляже и др.), подножках кабины тягача и буксировочном устройстве;

- толкать ВС с помощью водила при заднем ходе тягача;

- вытаскивать ВС, застрявшее в грунте, за переднюю опору.

- находиться на бортах кузова, подножках и крыше кабины тягача;

- наступать или перешагивать через водило, сидеть, стоять на нем;

- страгивать ВС с места раскачиванием;

- устранять во время движения неисправности в сочленениях водила с ВС и тягачом, в том числе качать рукоятку гидронасоса водила;

- сокращать расстояние между элементами конструкции ВС и препятствиями менее

7м.

- одновременно использовать торможение от основной и аварийной систем ВС;

- включать самолетные фары.

13.10.2.3.24. Буксировка ВС запрещается:

- при напряжении в бортовой сети ВС менее 24В или со снятыми аккумуляторами;

- с зачехленным фонарем кабины экипажа ВС;

- с закрытой левой форточкой кабины экипажа ВС;

- при отсутствии устойчивой двусторонней радиосвязи между водителем тягача с руководителем буксировочной бригады, а также между членами буксировочной бригады;

- при отсутствии визуальной связи руководителя буксировки с членами буксировочной бригады;



- при технической неисправности тягача;
- задним ходом тягача, оборудованного двумя кабинами управления, при нахождении водителя в кабине, противоположной направлению буксировки;
- при касании колес водила о покрытие аэродрома в процессе буксировки;
- с использованием водила со срезными болтами, не предназначенными для данного типа ВС;
- с открытыми капотами двигателей категорически запрещается из-за возможности повреждения капотов и структуры мотогондолы. Все капоты должны быть закрыты и зафиксированы на замки до буксировки или руления;
- неполным составом буксировочной бригады, кроме случаев, оговоренных в п. 13.10.1.8.

13.10.2.4. Меры безопасности при буксировке/перебуксировке ВС в сложных метеоусловиях

13.10.2.4.1. Операция буксировки ВС, проводимая в сложных метеоусловиях/плохой видимости, должна выполняться с пониженной скоростью с включенными бортовыми аэронавигационными огнями, при соблюдении повышенных мер предосторожности.

13.10.2.4.2. Когда используется буксировочное водило для перемещения самолета в условиях сильного ветра, соедините буксировочное водило до установки пина блокировки системы руления передней стойки шасси. Самолет может начать перемещаться под воздействием сильного ветра и стать причиной травмирования людей или повреждения оборудования.

13.10.2.4.3. Буксировка ВС на заснеженном или покрытом льдом (скользком) перроне с запущенным двигателем, а также запуск двигателей ВС при буксировке запрещается.

13.10.2.4.4. При буксировке/перебуксировке ВС в сложных условиях, при наличии снега и/или льда, особенно перед заходом в поворот, скорость буксировки не должна превышать скорости медленно идущего человека. Водитель тягача должен по возможности исключить остановку в повороте.

13.10.2.4.5. При буксировке ВС в зимний период по обледевшему, заснеженному перрону, РД или при наличии на них ПОЖ необходимо устанавливать на колеса тягача цепи противоскольжения.

13.10.3. Связь между буксировочной бригадой.


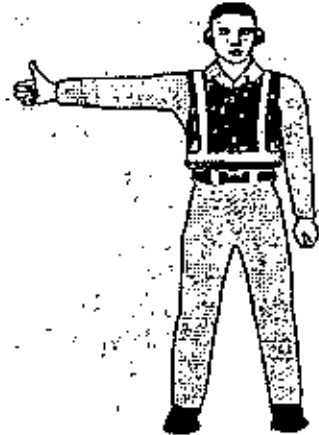
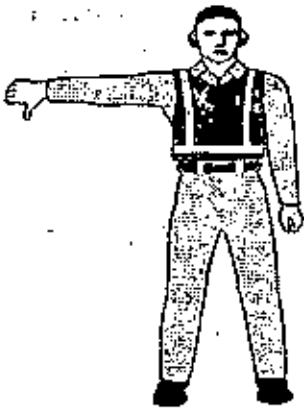

13.10.3.1. Перед началом перемещения ВС весь персонал, задействованный в процедуре, должен договориться о том, как будет осуществляться связь, и какие маневры будут выполнены при буксировке.

13.10.3.2. Связь с кабиной экипажа, если это возможно, должна осуществляться способом, который исключает необходимость персонала идти в непосредственной близости с передней стойкой шасси ВС или буксировочным тягачом во время выполнения процедуры; например, использовать гибкий шнур для связи с водителем тягача или беспроводную систему.

13.10.3.3. Когда связь между кабиной экипажа и водителем тягача осуществляется через третьего сотрудника, важно, чтобы этот сотрудник либо использовал гибкий шнур между наушниками и точкой соединения с ВС, либо беспроводную систему для того, чтобы поддерживать безопасное расстояние от ВС и от тягача в процессе движения.

13.10.3.4. Для визуальной передачи информации при помощи рук должны быть использованы стандартные сигналы руками.

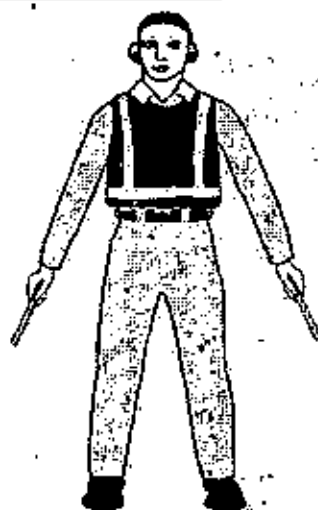


Отключение тормозов тягача	Все готово для буксировки
	
<p>Поднимите руку, сжатую в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, разожмите кулак.</p>	<p>Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец. Для водителя тягача это означает, что все оборудование убрано с пути самолета, колодки убраны, тормоза самолета отключены, КВС дал разрешение на начало буксировки к месту запуска или диспетчер руления к месту стоянки.</p>
<p>Рис. 13.33. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>	<p>Рис. 13.34. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>
Запрет/ожидайте	Включение тормозов тягача/остановка
	
<p>Держите руку прямо под углом 90° к плечу и выставите большой палец вниз. Для водителя тягача это означает, что самолет не готов к буксировке к точке запуска, месту стоянки и необходимо ожидать.</p>	<p>Поднимите руку, не сжатую в кулак, чуть выше уровня плеч, убедившись в наличии визуального контакта с водителем тягача, сожмите руку в кулак. В конце буксировки для водителя тягача это также означает, что самолетные тормоза включены. Водитель тягача должен передать оператору в наушниках сигнал, подтверждающий включение тормозов на тягаче.</p>
<p>Рис. 13.35. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>	<p>Рис. 13.36. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>



Тормозите	Изменение направления буксировки
	
<p>Рука опущена вниз под углом 45° к туловищу, производите «похлопывающие» движения.</p>	<p>Дотроньтесь пальцем до кончика носа, при этом рука находится под углом 90° к плечу, укажите направление, в котором необходимо разворачивать самолет.</p>
<p>Рис. 13.37. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>	<p>Рис. 13.38. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>

Самолет может начинать движение	Прекратить движение самолета
	
<p>Поднимите одну полностью вытянутую руку с жезлом прямо над головой, при этом другая рука с жезлом опущена под углом 45° к туловищу. Опущенной рукой совершайте «машущие» движения.</p>	<p>Полностью вытяните руки с жезлами и скрестите их над головой</p>
<p>Рис. 13.39. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>	<p>Рис. 13.40. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.</p>

**Ожидайте разрешение для начала движения самолета**

Полностью вытяните руки с жезлами вниз, так чтобы между руками и туловищем образовался угол 45°. Оставайтесь в таком положении до тех пор, пока путь самолета не будет свободен.

Рис. 13.41. Руководитель буксировочной бригады в наушниках – водителю тягача.

13.10.3.5. Для любой вербальной связи между кабиной экипажа и наземным персоналом должна быть использована установленная фразеология (п. 13.10.3.9.)

13.10.3.6. Должно быть выполнено обеспечение запасной системой связи на случай отказа основной.

13.10.3.7. Персонал, выполняющий функции руководства буксировкой или сопровождения у законцовок крыльев, должны использовать: в дневное рабочее время либо жезлы, либо рукавицы цвета повышенной видимости, а во время работы при плохой видимости/ночью, светящиеся жезлы.

13.10.3.8. При потере связи между членами буксировочной бригады буксировка ВС незамедлительно прекращается.

13.10.3.9. Фразеология обмена между буксировочной бригадой и кабиной экипажа.

ВЫТАЛКИВАНИЕ (БУКСИРОВКА) САМОЛЁТА

Событие	Кабина	Наземный персонал
Кабина экипажа и пассажирские салоны в состоянии готовности к выталкиванию (буксировке).	"Кабина - земле" "Готовность к буксировке"	"На приеме."



ВЫТАЛКИВАНИЕ (БУКСИРОВКА) САМОЛЁТА		
Событие	Кабина	Наземный персонал
Наземные предохранительные пины удалены, пин блокировки системы руления передней стойки шасси установлен, двери люков всех салонов и отсеков закрыты и зафиксированы, водило и тягач подсоединены, колодки колес удалены, внешний осмотр выполнен, путь выталкивания (буксировки) свободен, буксировочная бригада готова немедленно начать выталкивание (буксировку).		"К буксировке готов, буксировочное водило подсоединено, клапан управления передней ногой в положении "отключен", колодки убраны, двери и люки закрыты, трос заземления убран. Снимайте со стояночного тормоза."
Начало выталкивания	"Стояночный тормоз выключен, буксировка к точке запуска (указывается место запуска или направление буксировки)".	"Принято. Буксировка на место запуска. Начало буксировки."
Когда выталкивание (буксировка) завершена.	"На приеме."	"Земля - кабина." "Установить стояночный тормоз".
Когда готов к отсоединению	"На стояночном."	

13.10.4. Буксировка ВС.

13.10.4.1. Подготовка к буксировке.

13.10.4.1.1. Для проведения буксировки ВС уполномоченный работник Организации или обслуживающей организации (по наземному обслуживанию ВС) назначает буксировочную бригаду.

13.10.4.1.2. Члены буксировочной бригады должны иметь при себе документ, подтверждающий их допуск к выполнению буксировки ВС.

13.10.4.1.3. Буксировочная бригада подчиняется руководителю буксировочной бригады и состоит из:

- руководителя буксировочной бригады, ответственного за проведение работ по буксировке, имеющего допуск к выполнению процедуры по буксировке ВС;
- КВС в кабине экипажа;
- от одного (в случае буксировки сокращенным составом) до трех членов бригады для наблюдения за крайними точками крыла, хвостового оперения;
- водителя тягача.

13.10.4.1.4. По прибытии буксировочной бригады на место стоянки, до начала перемещения ВС руководитель буксировочной бригады должен:

- провести инструктаж членов бригады по соблюдению мер безопасности при проведении буксировки;
- довести порядок осуществления связи между членами бригады;



- проверить количество задействованного персонала, тип ВС, наличие в требуемом количестве и соответствие типу ВС используемого оборудования, средств связи;
- провести осмотр состояния покрытия с целью определения уровня безопасности для проведения операции (например, на наличие льда, снега и прочего);
- убедиться, что все наземное вспомогательное оборудование удалено от самолета и обеспечено необходимое пространство между оборудованием/аппаратурой и ВС. Основная рабочая зона должна быть освобождена от вспомогательного наземного оборудования;
- визуальный осмотр места выполнения работы, с тем, чтобы удостовериться в отсутствии посторонних предметов, отсоединения от ВС кабелей подачи электроэнергии, посадочных трапов и т. п.

13.10.4.2. Выполнение буксировки ВС.

Буксировка ВС выполняется в следующей последовательности:

13.10.4.2.1. Руководитель буксировочной бригады устанавливает связь с членами буксировочной бригады и тестирует связь (радиоканал) с КВС.

13.10.4.2.2. Руководитель буксировочной бригады устанавливает предохранительный пин блокировки гидравлической системы рулевого управления.

13.10.4.2.3. Руководитель буксировочной бригады получает разрешение у экипажа ВС на подсоединение водила или тягача после установки ВС на стояночный тормоз.

13.10.4.2.4. Члены буксировочной бригады подсоединяют водило сначала к ВС, затем к тягачу.

13.10.4.2.5. Водитель тягача устанавливает тягач на стояночный тормоз, включает ближний свет фар и проблесковый маяк.

13.10.4.2.6. Члены буксировочной бригады убирают колодки от основных стоек шасси.

13.10.4.2.7. Руководитель буксировочной бригады получает от КВС разрешение о начале буксировки.

13.10.4.2.8. Руководитель буксировочной бригады дает водителю тягача разрешение на снятие со стояночного тормоза.

13.10.4.2.9. Руководитель буксировочной бригады запрашивает от КВС подтверждение о снятии ВС со стояночного тормоза.

13.10.4.2.10. После получения подтверждения от КВС о снятии ВС со стояночного тормоза руководитель буксировочной бригады сигнализирует водителю тягача о начале движения ВС.

13.10.4.2.11. Выполняется буксировка ВС с соблюдением мер безопасности, при этом члены бригады располагаются относительно ВС следующим образом (Рис. 13.41.):

- руководитель буксировочной бригады (Р) находится слева или справа на безопасном расстоянии от ВС, вне зоны движения колес шасси ВС и тягача, и размещается в поле зрения КВС и водителя тягача, обеспечивает безопасность буксировки, требования охраны труда и техники безопасности;

- правый и левый члены буксировочной бригады (далее - ПС, ЛС) находятся соответственно у правого и левого концевых обтекателей крыла на расстоянии 2-3 м от них (при буксировке в сокращенном составе 1 член буксировочной бригады);

- дополнительный сопровождающий (далее - ДС) находится в районе хвостового оперения, с учетом мер безопасности при запуске одного из двигателей в ходе буксировки (в сложных метеословиях);

- водитель находится в кабине тягача, расположенной по направлению буксировки.

13.10.4.2.12. По окончании буксировки водитель тягача устанавливает тягач на стояночный тормоз.

13.10.4.2.13. Руководитель буксировочной бригады запрашивает от КВС установку ВС на стояночный тормоз и об удержании этой позиции до получения визуальных сигналов о готовности пространства для руления.



13.10.4.2.14. После получения подтверждения руководитель буксировочной бригады информирует членов буксировочной бригады о том, что буксировка завершена.

13.10.4.2.15. Водитель тягача устанавливает тягач на стояночный тормоз, выключает проблесковый маяк.

13.10.4.2.16. Члены буксировочной бригады отсоединяют тягач от водила.

13.10.4.2.17. Члены буксировочной бригады отсоединяют водило от ВС, подсоединяют к тягачу и водитель тягача буксирует водило к месту хранения.

13.10.4.2.18. Руководитель буксировочной бригады убирает предохранительный пин блокировки гидравлической системы рулевого управления, выходит на визуальный контроль с экипажем.

13.10.4.2.19. После отключения от самолетного переговорного устройства руководитель буксировочной бригады обязан убедиться в отсутствии помех для движения ВС, отойти на безопасное расстояние от ВС, но находиться в пределах видимости КВС или второго пилота, вытянуть приподнятую руку с пинном блокировки гидравлической системы рулевого управления в направлении движения ВС.

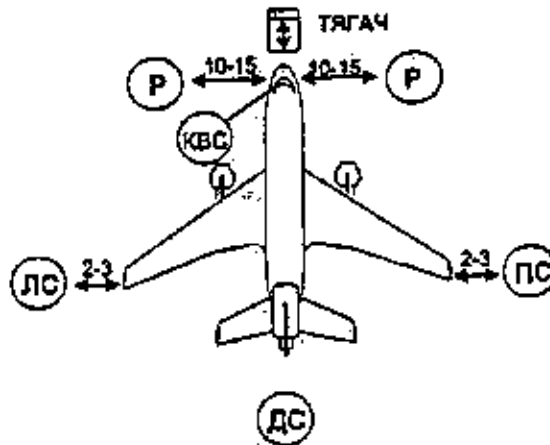


Рис. 13.41. Расположение членов буксировочной бригады относительно ВС.

13.10.5. Аварийные и сбойные ситуации при буксировке/перебуксировке ВС.

13.10.5.1. При использовании буксировочного водила, может произойти срез срезных болтов в случае, если применить тормоза самолета в процессе буксировки. В этом случае руководитель буксировочной бригады должен прекратить буксировку, сообщить начальнику смены, организовать замену срезного болта, после замены болта продолжить буксировку, в случае невозможности замены болта истребовать исправное водило, заменить водило, продолжить буксировку.

13.10.5.2. При пожаре на ВС руководитель буксировочной бригады обязан:

- через начальника смены вызвать пожарную машину;
- в зависимости от местонахождения ВС продолжить буксировку в зону, наиболее удаленную от других ВС и строений, или прекратить буксировку;
- организовать тушение очага пожара огнетушителями, находящимися в ВС и на тягаче;
- при возникновении угрозы жизни пассажирам и членам экипажа принять возможные меры по их эвакуации из ВС.

13.10.5.3. В случае отказа тягача или его возгорания руководитель буксировочной бригады обязан:

- прекратить буксировку ВС, подать команду: «Стоп, включить тормоза»;
- организовать отсоединение и отгон тягача от ВС на безопасное расстояние;



- организовать тушение очага пожара огнетушителями, находящимися на тягаче, а при необходимости и в ВС. Вызвать пожарную машину;

- вызвать другой тягач, подготовленный к буксировке ВС, и принять меры по эвакуации неисправного тягача.

13.10.5.4. При повреждении ВС члены буксировочной бригады должны немедленно сообщить об этом руководителю буксировочной бригады, который обязан:

- прекратить буксировку ВС, подать команду: «Стоп, включить тормоза, установить колодки»;

- сообщить о произошедшем начальнику смены.

13.10.5.5. При повреждении буксируемого ВС на рулежной дорожке или магистральной рулежной дорожке руководитель буксировочной бригады сообщает об произошедшем начальнику смены, решение на дальнейшую буксировку принимает ответственное лицо аэропорта и информирует об этом руководителя полетов.

13.10.5.6. Если во время буксировки произошло рассоединение ВС и тягача, важно обязательно проинформировать кабину экипажа о необходимости применения плавного торможения. водитель тягача – продолжить (начать) движение от ВС для обеспечения безопасной до него дистанции, руководитель буксировочной бригады сообщает о произошедшем начальнику смены.

13.10.5.7. При несчастном случае с одним из членов буксировочной бригады (или другим физическим лицом) руководитель буксировки должен:

- прекратить буксировку ВС, подать команду: «Стоп, включить тормоза. Установить колодки»;

- принять меры по оказанию первой помощи и эвакуации пострадавшего;

- вызвать подготовленного члена буксировочной бригады для замены пострадавшего.

13.10.5.8. Буксировка ВС с неисправной тормозной системой, как исключение, разрешается только в светлое время суток со скоростью медленно идущего человека и выделением дополнительных сопровождающих, которые несут колодки и располагаются сбоку от основных тележек шасси на расстоянии 1,5–2 м. При необходимости остановки ВС, по команде руководителя буксировки, под колеса основных опор шасси устанавливаются упорные колодки.

13.10.5.9. В случае угрозы опережения тягача ВС руководитель буксировочной бригады обязан незамедлительно уведомить КВС (должностное лицо на месте КВС) посредством переговорного устройства, при помощи сигналов о необходимости прекратить движение ВС посредством плавного использования тормозной системы ВС.

13.11. Стоянка ВС.

13.11.1. Стоянка ВС на короткое время.

13.11.1.1. Данная процедура должна быть выполнена для обеспечения стоянки ВС в аэропорту на срок менее 3 часов (без учета времени, затрачиваемого на послеполетное и предполетное обслуживание).

13.11.1.2. Для защиты ВС от перемещения во время стоянки должны быть использованы упорные колодки. При нормальных условиях стояночный тормоз самолета выключен. Требования и процедуры использования упорных колодок содержатся в п. 13.4.

13.11.1.3. Необходимо установить статическое заземление. Требования и процедуры установки заземления содержатся в п. 13.14.

13.11.1.4. По решению экипажа устанавливается самолетное защитное оборудование. При наличии на борту ВС экипажа, заглушки необходимо устанавливать только по согласованию с КВС или 2-м пилотом, для предотвращения их установки на приемники с включенным обогревом. Необходимо убедиться, что двигатель, ВСУ и датчики, охлаждены перед установкой заглушек, если датчики и приемники горячие, то существует риск получения травмы и заглушки могут расплавиться. Перед началом



буксировки ВС на место стоянки заглушки приемников полного воздушного давления необходимо снять.

13.11.2. Стоянка ВС на длительное время.

13.11.2.1. Данная процедура должна быть выполнена для обеспечения стоянки ВС в аэропорту на срок свыше 3 часов (без учета времени, затрачиваемого на послеполетное и предполетное обслуживание).

13.11.2.2. Процедура описывает обеспечение стоянки ВС при нормальных погодных условиях.

13.11.2.3. Для защиты ВС от перемещения во время стоянки должны быть установлены упорные колодки. При нормальных условиях стояночный тормоз самолета выключен. Требования и процедуры использования упорных колодок содержатся в п. 13.4.

13.11.2.4. При стоянке самолёта в условиях обледенения, необходимо принять меры для предотвращения примерзания пневматиков колес шасси к покрытию перрона.

13.11.2.5. Необходимо убедиться, что колеса передней стойки шасси повернуты по оси самолета и что самолет расположен вдоль направления ветра.

13.11.2.6. Необходимо установить статическое заземление. Требования и процедуры установки заземления содержатся в п.13.14.

13.11.2.7. Необходимо установить самолетное защитное оборудование на все датчики, двигатели и ВСУ. При наличии на борту ВС экипажа, заглушки необходимо устанавливать только по согласованию с КВС или 2-м пилотом, для предотвращения их установки на приемники с включенным обогревом. Необходимо убедиться, что двигатель, ВСУ и датчики, охлаждены перед установкой заглушек, если датчики и приемники горячие, то существует риск получения травмы и заглушки могут расплавиться. Перед началом буксировки ВС на место стоянки заглушки приемников полного воздушного давления необходимо снять.

13.11.2.8. При необходимости, нужно слить, промыть и осушить водяную систему ВС.

13.11.2.9. При необходимости, нужно слить, промыть и провести дезинфекцию туалетной системы.

13.11.2.10. Необходимо убрать вспомогательное наземное и техническое оборудование, специальные и стандартные инструменты и все другие предметы.

13.11.2.11. Необходимо закрыть все герметизируемые люки и двери доступа.

13.11.2.12. Необходимо закрыть двери пассажирского салона.

13.12. Внутренняя уборка и экипировка ВС.

13.12.1. Внутренняя уборка ВС обеспечивает стандартный уровень обслуживания пассажиров, обеспечивает комфортные условия во время полета и создает условия для продления срока службы интерьера ВС.

13.12.2. Внутренняя уборка ВС осуществляется при стоянке ВС в базовом или транзитном аэропорту по прилету или перед вылетом.

13.12.3. Внутренняя уборка ВС, согласно Приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», включает в себя комплекс работ, предусмотренных технологией уборки пассажирских салонов, отсеков экипажей, залов, баров, буфетов, кухонь, санузлов (туалетов), гардеробов, вестибюлей.

13.12.4. Согласно заявке представителя Организации, и на основании прејскуранта аэропортовых сборов может также производиться дополнительная уборка, экипировка ВС.

13.12.5. Экипировка ВС — размещение на борту ВС предметов, в соответствии с заявками Организации, не входящих в комплекс обязательных процедур, направленных на обеспечение рейсов предметами комфорта и средствами дополнительного обслуживания пассажиров.



13.12.6. Внутренняя уборка ВС производится персоналом участка обслуживания бытового оборудования АТБ или обслуживающей организацией на основании «Технологии внутренней уборки и экипировки ВС» по типам ВС, технологических графиков обслуживания ВС и заявок от представителя Организации.

13.12.7. Операции по уборке выполняются только исправными средствами и приспособлениями. Используемые ёмкости для уборки пассажирского салона, кухни, и туалета должны иметь соответствующую маркировку. Перед началом и по окончании работ проверяется наличие всех средств и приспособлений во избежание оставления их на борту ВС. Салфетки, применяемые для уборки ВС должны быть соответствующего цвета из микрофибры или хлопчатобумажные, чистые, мягкие и не содержать твёрдых включений.

13.12.8. При уборке ВС применяются электрические пылесосы для чистки ковровых покрытий.

13.12.9. При уборке ВС применяются только технические моющие средства сертифицированные Центром Государственного эпидемиологического надзора, Госстандартом РФ, одобренные ГосНИИ ГА и разрешенные уполномоченным органом к применению на ВС ГА. При работе с техническими моющими жидкостями не допускается попадание их на аппаратуру ВС. В случае попадания моющей жидкости на аппаратуру ВС и при обнаружении на ней подтеков воды исполнитель работ по уборке ВС докладывает об этом лицу, ответственному за выполнение работ на ВС.

13.12.10. При входе и выходе с борта ВС должен использоваться трап или специально предназначенная стремянка, высота верхней опорной площадки которой равна высоте порога входного проема ВС и имеющая ограждение высотой 1 метр.

13.12.11. Прием качества внутренней уборки ВС выполняют бортпроводники согласно технологии работы бортпроводника по типам ВС.

13.12.12. При выполнении внутренней уборки ВС запрещается:

- использовать жёсткие щётки, твердые острые предметы и различные абразивные вещества, а также ставить на кухонные столы, пассажирские кресла, тяжёлые предметы (контейнеры, термосы и т.д.);

- выполнять внутреннюю уборку при понижении температуры на борту ВС ниже +5;
- применение для протирки иллюминаторов шерстяных, синтетических салфеток, вызывающих образование электрического заряда стекла, что способствует притяжению к поверхности стекла пылевых частиц;

- применять различные смывки и растворители (кроме чистки ковровых покрытий).

13.13. Обеспечение ВС наземным электропитанием.

13.13.1. Требуемая электрическая мощность для наземного обслуживания может быть обеспечена ВСУ. Электрическая мощность для наземного обслуживания может быть поставлена внешним источником через разъем, расположенный в нижней части фюзеляжа.

13.13.2. Наземный источник электропитания (далее по тексту НИЭ) подключается по требованию экипажа или инженерно-технического персонала по прилету ВС после остановки двигателей, выключения проблесковых огней и установки колодок.

13.13.3. По прилёту ВС с неисправным ВСУ допускается подключение НИЭ при работающем двигателе, если соблюдаются необходимые меры безопасности. Перед началом процедуры персонал, выполняющий операцию, должен быть обеспечен надёжной связью с кабиной экипажа и должен получить разрешение от экипажа на начало выполнения операции используя приведенную в п.13.13.13. фразеологию, или сигналы руками, изображенными на Рис. 13.27. и 13.28. Персонал, выполняющий подключение НИЭ, должен знать опасные зоны при работающем двигателе, фразеологию обмена между наземным персоналом и кабиной экипажа, необходимые стандартные сигналы руками.

13.13.4. Разъём подключения внешнего источника питания находится возле колеса передней стойки шасси ВС. Необходимо подсоединить внешний источник питания переменного тока к разъёму, чтобы запитать шину наземного обслуживания.



13.13.5. Необходимо использовать наземный источник питания с мощностью не менее чем требуется для обслуживаемого типа ВС. Если использовать менее мощное устройство: может произойти перегрузка наземного источника питания; это может вызвать необходимость перезагрузки многих компьютеров в самолете.

13.13.6. При подготовке к работе наземного источника электропитания работник Организации или обслуживающей организации выполняет следующие действия:

- проводит визуальный осмотр наземного источника электропитания;
- проверяет заправку топливом, уровень моторного масла в двигателе, уровень охлаждающей жидкости;
- проводит предварительный запуск и тест-контроль наземного источника электропитания согласно инструкции по эксплуатации наземного источника электропитания для ВС.

13.13.7. После проведенной работником Организации или обслуживающей организации проверки исправности и пригодности НИЭ, водитель спецавтомобиля доставляет запущенный на холостом ходу агрегат к зоне обслуживания ВС, и под руководством руководителя подъездом/отъездом устанавливает НИЭ на расстояние не менее 3м. от крайних точек ВС, согласно схемы расстановки спецтехники и средств механизации для каждого типа ВС. Руководитель подъездом/отъездом устанавливает упорные колодки под колеса НИЭ, отсоединяет прицепное устройство от автомобиля, руководит отъездом автомобиля за зону обслуживания.

13.13.8. Прежде, чем подключить наземный источник электропитания к самолету, необходимо убедиться, что нет посторонних предметов или жидкости на разъеме подключения внешней энергии или на разъеме наземного источника питания. Посторонние предметы и жидкость могут стать причиной перегрева и/или повредить оборудование.

13.13.9. Перед подключением наземного источника питания к разъему подключения внешнего электроснабжения самолета, необходимо убедиться, что разъем наземного источника электропитания не под напряжением. Если он запитан, может произойти опасная электрическая дуга. Перед подачей электроэнергии необходимо убедиться, что разъем источника наземного питания подсоединен к разъему подключения внешнего питания ВС правильно. Если разъем подсоединен не правильно, есть риск образования электрической дуги в случае некорректного соединения разъема.

13.13.10. После подключения разъема от наземного источника питания к ВС, все усилия удержания фидера должны быть перенесены на ремень-держатель, удерживаемый карабином с тем, чтобы предотвратить повреждение разъема подключения внешнего источника питания самолета.

13.13.11. После того, как электроэнергия подана на ВС и до момента отключения подачи электроэнергии работник Организации или обслуживающей организации, выполняющий обязанности оператора НИЭ, обязан находиться рядом с НИЭ на расстоянии, позволяющем незамедлительно выполнить аварийное отключение НИЭ при возникновении аварийных ситуаций.

13.13.12. После отключения подачи электроэнергии работник Организации или обслуживающей организации отсоединяет кабель НИЭ от ВС, укладывает кабель на штатное место, руководит подъездом спецавтомобиля, подсоединяет буксирующее устройство и убирает упорные колодки от колес НИЭ. Водитель автомобиля буксирует НИЭ к месту хранения.

13.13.13. Фразеология обмена между наземным персоналом и кабиной экипажа.



ПРИ ПОДКЛЮЧЕНИИ НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ		
Событие	Кабина	Наземный персонал
Подсоединение внешнего наземного питания	"Кабина - земле" "Подсоединить внешнее наземное питание"	"На приеме" "Внешнее наземное питание подсоединено"
ПРИ ОТКЛЮЧЕНИИ НАЗЕМНОГО ПИТАНИЯ		
Событие	Кабина	Наземный персонал
Отсоединить внешнее наземное питание	"Кабина - земле" "Отсоединить внешнее наземное питание"	"На приеме" "Внешнее наземное питание отсоединено"

13.14. Заземление ВС.

13.14.1. Основные положения.

Данный раздел содержит процедуру статического заземления, процедуру выравнивания потенциалов.

13.14.1.1. Разрядка электростатики самолёта через шины считается достаточной. Тем не менее, самолет должен быть заземлён в следующих случаях:

- при выполнении заданий по техобслуживанию, с использованием электроинструментов, источников электроэнергии, средств освещения;
- при неблагоприятных погодных условиях;
- если место стоянки не обеспечивает достаточной электропроводности (например, при сухом снеге, сухом песке или в областях низкой влажности);
- если этого требуют нормативные документы в области гражданской авиации государства, в котором осуществляется наземное обслуживание самолёта.

13.14.1.2. Точки заземления расположены на передней стойке шасси, основной стойке шасси, двигателе.

13.14.1.3. Для удовлетворительного снятия электрического заряда с самолета:

- самолетный трос заземления должен иметь сечение 22 мм² (0.0033 дюйм²) или больше;
- полное электрическое сопротивление кабеля между контактом подключения к точке заземления на месте стоянки и точкой заземления на стойке шасси не должно быть более 500 милиОм;
- сопротивление между наконечником соединителя на заземляющем тросе и близлежащей металлической частью стойки шасси не должно быть больше чем 10 милиОм.



13.14.1.4. Во время выполнения стандартной заправки самолета топливом или при сливе топлива под давлением выравнивание потенциалов между самолетом и топливозаправщиком обязательно.

13.14.1.5. Подсоединение тросов заземления и уравнивания потенциалов необходимо выполнять только к специальным точкам на самолете. Неправильное подсоединение заземляющих тросов может стать причиной царапин, которые могут привести к коррозии и трещинам на частях, попадающих под напряжение. Тросы, подсоединенные к люкам или обтекателям, сделанным из композитных материалов, не обеспечивают заземления или уравнивания потенциалов.

13.14.2. Процедура статического заземления.

13.14.2.1. Установка заземления ВС проводится в следующей последовательности:

- подсоединить трос заземления к установленному, маркированному контактному гнезду заземления на месте стоянки;
- подсоединить трос заземления к точке заземления на ВС.

13.14.2.2. Всегда необходимо подсоединять трос заземления к контактному гнезду заземляющих устройств места стоянки до того, как трос будет подсоединен к самолету.

13.14.3. Процедура выравнивания потенциалов.

13.14.3.1. До подсоединения заправочного рукава необходимо выполнить выравнивание потенциалов между самолетом и топливозаправщиком. Для этого необходимо соединить трос уравнивания потенциалов между топливозаправщиком и точкой заземления на одной из опор основных стоек шасси или с точкой заземления на опоре передней стойки шасси.

13.14.3.2. До подсоединения троса уравнивания потенциалов к самолету необходимо убедиться, что топливозаправщик заземлен.

13.14.3.3. После окончания заправки, трос уравнивания потенциалов может быть отсоединен только после отсоединения заправочного шланга.

13.15. Общие правила посадки и высадки пассажиров.

13.15.1. Посадка и высадка пассажиров должна осуществляться в соответствии с правилами безопасности на перроне.

13.15.2. Перемещение пассажиров на перроне между самолетом и зданием терминала или автобусом должно тщательно контролироваться наземным персоналом.

13.15.3. Перемещение пассажиров должно происходить по четко обозначенному, безопасному и просматриваемому маршруту. На обозначенном маршруте не должно быть никакого оборудования, поверхность должна быть чистой. Доступ пассажиров за пределы обозначенного маршрута не допускается.

13.15.4. В холодное время, пассажиры должны быть проинформированы о возможной наледи на перроне. А перед высадкой, наземный персонал сообщает об этом экипажу, для соответствующего информирования пассажиров.

13.15.5. Пассажиры не должны приближаться к выступающим частям самолета, винтовым двигателям, наземному оборудованию, заправочным зонам, а также к струям реактивных/турбовинтовых двигателей других самолетов.

13.15.6. При посадке/высадке пассажиров с перемещением по перрону нужно проинформировать пассажиров о необходимости воздержаться от использования мобильных телефонов до тех пор, пока они не окажутся в здании терминала или в пассажирском автобусе.

13.15.7. При посадке/высадке пассажиров с перемещением по перрону нужно проинформировать пассажиров о необходимости воздержаться от курения.

13.15.8. Для начала посадки пассажиров необходимо получить сигнал от экипажа. Нельзя начинать посадку пассажиров без данного оповещения.

13.15.9. Для начала высадки пассажиров наземный персонал (работник перронного обслуживания, работник по обслуживанию пассажиров) подает сигнал экипажу. Перед тем



как подать сигнал убедитесь, что оборудование для высадки пассажиров установлено и, если применимо, пассажирские автобусы от ВС к терминалу обеспечены.

13.16. Эксплуатация панелей, технологических лючков, дверей грузовых отсеков и пассажирских салонов ВС.

13.16.1. Общие положения.

13.16.1.1. Все двери самолета должны эксплуатироваться только подготовленным персоналом, имеющим свидетельства на допуск к выполнению работ.

13.16.1.2. При выполнении процедур открытия и закрытия дверей грузовых отсеков, панелей, технологических лючков и пассажирских салонов ВС персонал должен руководствоваться требованиями руководств по наземному обслуживанию ВС Организации и/или производителя оригинального оборудования.

13.16.1.3. Двери разрешается открывать только после:

- полной остановки ВС;
- выключения двигателей;
- установки стояночного тормоза ВС;
- установки упорных колодок;
- выключения проблесковых огней;
- получения соответствующего разрешения от работника Организации или обслуживающей организации, ответственного за обслуживание ВС.

13.16.1.4. Перед открытием и перед закрытием любой двери, уполномоченный работник Организации или обслуживающей организации должен осмотреть район двери и убедиться в отсутствии повреждений обшивки и предметов (оборудования) препятствующих открытию/закрытию дверей. В случае обнаружения каких-либо повреждений необходимо незамедлительно проинформировать представителя Организации, препятствующие открытию/закрытию предметы (оборудование) убрать.

13.16.1.5. После открытия любой двери и перед ее закрытием, уполномоченный работник Организации или обслуживающей организации должен осмотреть дверной проем и убедиться в отсутствии повреждений. В случае обнаружения каких-либо повреждений необходимо незамедлительно проинформировать представителя Организации.

13.16.1.6. При разблокировании и последующем открытием дверей персоналу необходимо находиться вне проема, так как под действием силы тяжести дверь может внезапно опуститься и нанести травму.

13.16.1.7. В случае если пассажирский трап, машина для обслуживания бортового питания, другой спецтранспорт и наземное оборудование препятствуют безопасному открытию дверей, двери должны быть открыты непосредственно перед размещением наземного оборудования и закрыты непосредственно после вывода наземного оборудования из зоны ВС.

13.16.1.8. После закрытия двери персонал должен убедиться, что двери пассажирского салона и отсеков ВС закрыты и зафиксированы в закрытом положении замком и не выступают за поверхность ВС, ручка открытия/закрытия в убранном положении.

13.16.2. Дополнительные процедуры по эксплуатации дверей и лючков в холодных погодных условиях.

13.16.2.1. Перед закрытием двери для пассажиров/членов экипажа, необходимо удалить весь снег и слякоть от уплотнителя двери, зоны контакта уплотнителя с фюзеляжем.

13.16.2.2. Перед загрузкой грузовых поддонов и/или контейнеров в самолет, необходимо очистить их от снега и/или воды насколько это возможно, так как большое количество тающего снега или воды могут привести к замерзанию грузовых дверей в закрытом положении.

13.16.2.3. Не открывать переднюю и заднюю грузовую дверь до непосредственной загрузки грузовых поддонов и/или контейнеров.



13.16.2.4. Переднюю и заднюю грузовую дверь необходимо закрывать непосредственно после загрузки грузовых поддонов и/или контейнеров.

13.16.2.5. Для удаления льда с дверей и панелей, замерзших в закрытом положении, необходимо использовать нагнетатель горячего воздуха (УМП). Нельзя использовать твердые или острые инструменты для удаления льда.

13.16.3. Эксплуатация дверей пассажирских салонов ВС.

13.16.3.1. Двери пассажирского салона обеспечивают доступ к пассажирскому салону и разделяются на два вида: входные двери для входа пассажиров и служебные двери (двери для загрузки бортового питания).

13.16.3.2. Двери пассажирского салона должны открываться изнутри ВС cabinным экипажем или уполномоченным персоналом. В случае необходимости открытия дверей снаружи, двери разрешается открывать только персоналу, прошедшему соответствующую подготовку.

13.16.3.3. Для информирования cabinного экипажа о возможности открытия двери, наземный персонал должен использовать следующий стандартный сигнал:

- тройной стук в иллюминатор двери ВС.

Подача стандартного сигнала означает, что наземное оборудование размещено на штатных местах и готово к приему пассажиров и обслуживания ВС.

13.16.3.4. После подачи сигнала наземный персонал должен отступить от дверного проема на безопасное расстояние и убрать оборудование во избежание получения травм и повреждений оборудования в случае самопроизвольного разворачивания аварийного трапа для эвакуации пассажиров ВС.

13.16.3.5. Двери пассажирского салона должны закрываться изнутри (перед отправлением) или снаружи (при ночной стоянке) только уполномоченным персоналом. Служебные двери должны быть закрыты непосредственно после окончания обслуживания ВС.

13.16.3.6. Наземный персонал должен, в случае необходимости, помогать экипажу в инициировании движения двери ВС при закрытии.

13.16.3.7. После закрытия двери, наземное оборудование должно быть выведено из зоны обслуживания ВС.

13.16.3.8. Повторное открытие дверей может выполняться только с разрешения командира ВС.

13.16.4. Эксплуатация дверей грузовых отсеков.

13.16.4.1. Открытие дверей грузовых отсеков производится по прибытию и установку ВС на место стоянки при необходимости производства загрузки/разгрузки багажа пассажиров и груза. И закрываются после выполнения операции по загрузке/разгрузке ВС перед убытием (буксировкой).

13.16.4.2. В зимний период, для предотвращения повреждения водяной системы ВС, открытие дверей грузовых отсеков необходимо производить последовательно, начиная с заднего багажного отсека, далее переднего грузового отсека, предварительно закрыв задний грузовой отсек.

13.16.5. Эксплуатация панелей и технологических лючков.

13.16.5.1. Открытие/закрытие панелей и технологических лючков производится с целью подхода к штуцерам заправки и слива водяной системы, слива и обработки системы отходов ВС, панелям управления дверями, подхода к гидравлическим панелям, блокам авионики. Открытие производится с помощью пружинного механизма либо путем отворачивания дзусов или винтов.

13.16.5.2. После закрытия, либо установки панели на место необходимо убедиться в закрытии всех замков, установки дзусов по меткам, полном вворачивании винтов. Панели и люки не должны выступать за пределы обшивки. Использование электропневматического инструмента запрещается.

13.16.6. Расположение дверей ВС.



13.16.6.1. Двери ВС Ан-24РВ - высота порогов и размеры.



Двери, люки, проходы	Размер двери, прохода (высота × ширина)	Высота порога
	Метры	Метры
Грузовая дверь переднего багажного отсека	1,10 × 1,20	1,3
Дверь кабины экипажа	1,75 × 0,55	-
Входная дверь пассажирского салона	1,40 × 0,75	1,4
Дверь заднего багажного отсека (Шп. 34-36)	1,41 × 0,75	1,55
Дверь туалета	1,70 × 0,50	0,08
Проход из переднего багажника в пассажирский салон	1,75 × 0,56	-
Проход из пассажирского салона в вестибюль	1,85 × 0,57	-
Проход из вестибюля в задний багажник	1,74 × 0,49	-
Аварийный люк кабины экипажа	Ø 0,64	-
Аварийные люки пассажирского салона	0,50 × 0,60	-

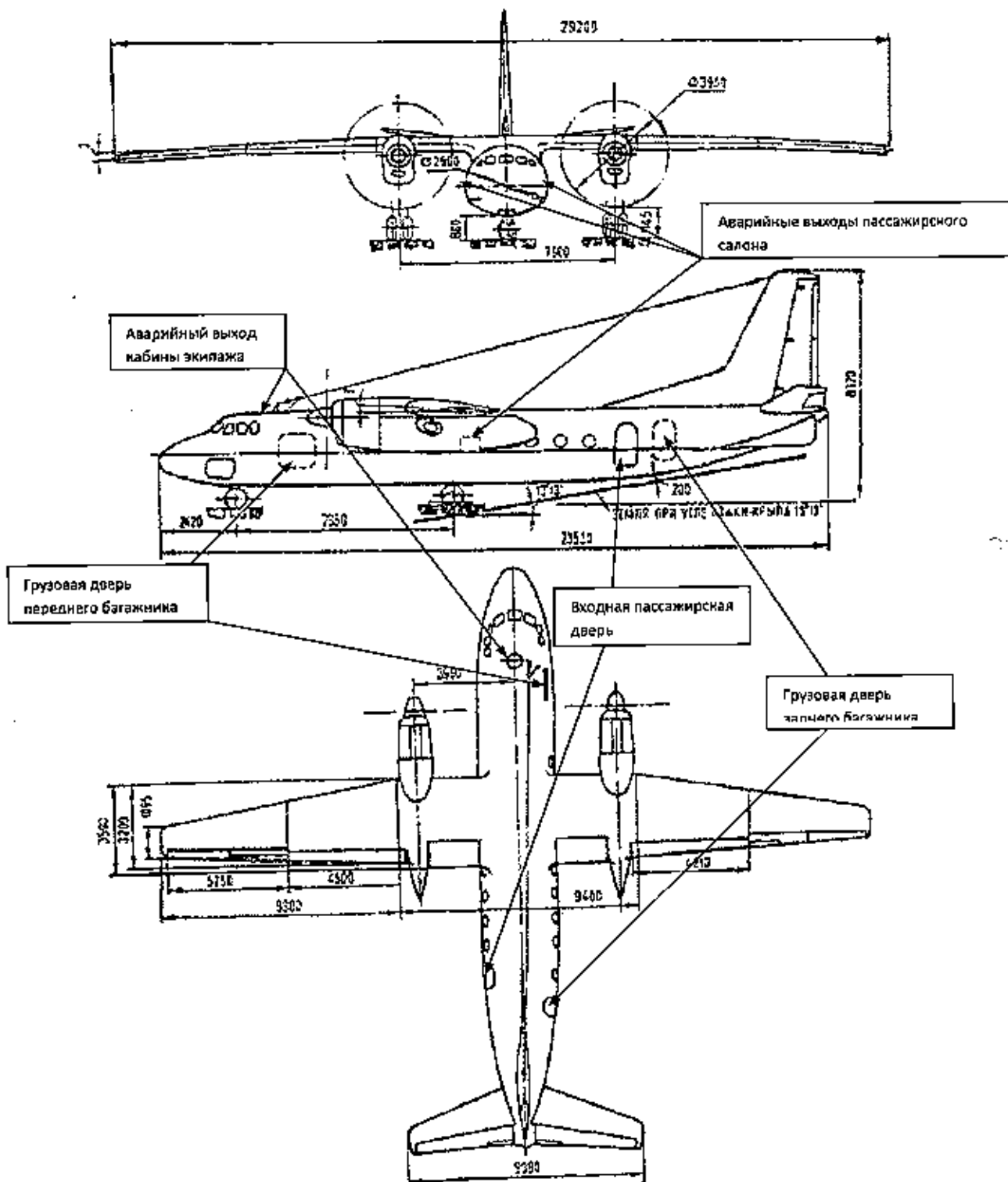


Рис. 1.1. Общий вид самолета



13.16.6.1.1. Порядок открытия и закрытия дверей и люков ВС Ан-24РВ.

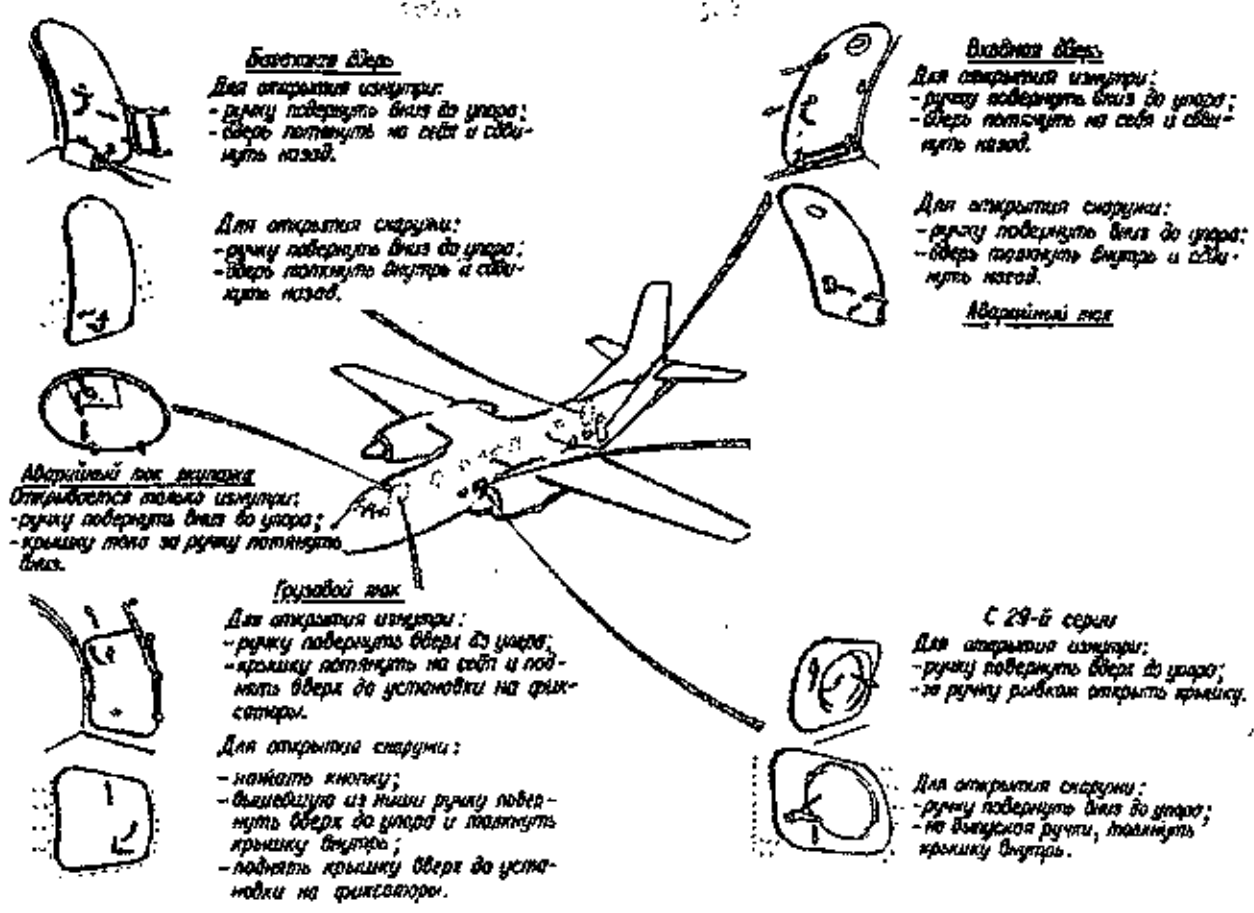


Рис. 7.40. Схема размещения дверей и аварийных люков (выходов) на самолете, способ и порядок их открывания

Открытие и закрытие дверей и люков, установка и уборка трапа на самолёте Ан-24РВ при выполнении этих работ наземным персоналом осуществляется с разрешения или указания экипажа, контролируется членами экипажа согласно должностным обязанностям.

После открытия входной двери устанавливается складной входной трапп, перед закрытием трапп убирается в самолёт и находится в вестибюле в сложенном состоянии. При открытии грузовой двери переднего багажного отсека устанавливается приставная лестница с фиксацией на пороге грузового люка, перед закрытием лестница убирается.

Запрещается открывать грузовые и входную двери до полной остановки воздушных винтов.

13.16.6.2. Двери ВС Ан-26Б, Ан-26Б-100 высота порогов и размеры.

Двери, люки, проходы	Размер двери, прохода (высота/длина × ширина)	Высота порога над землёй
	Метры	Метры
Входная дверь	1,40 × 0,60	1,45
Дверь кабины экипажа	1,75 × 0,55	-



Проём грузового люка:		
Высота порога люка над землёй	3,30 × 2,34	1,45
Высота верхней кромки люка над землёй		3,014
Аварийные люки правого и левого борта	0,50 × 0,60	-
Аварийный люк кабины экипажа	Ø 0,64	-
Аварийный люк в полу вестибюля	1,02 × 0,70	-

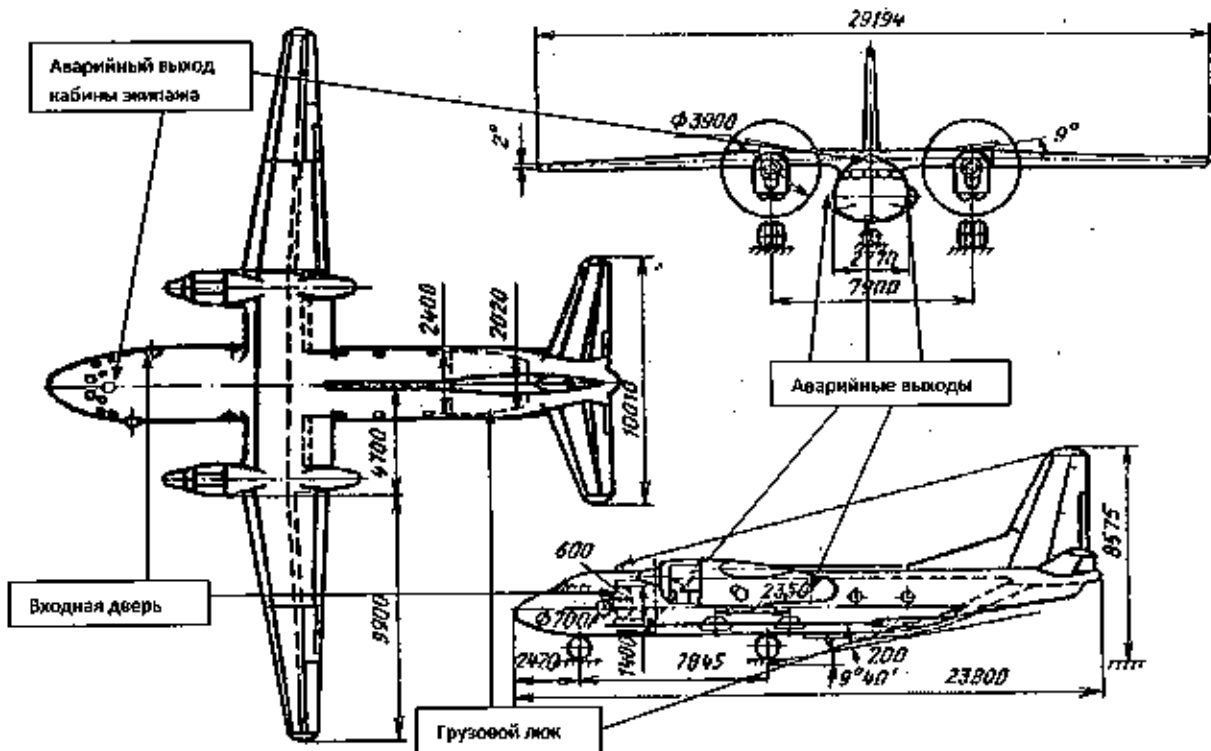


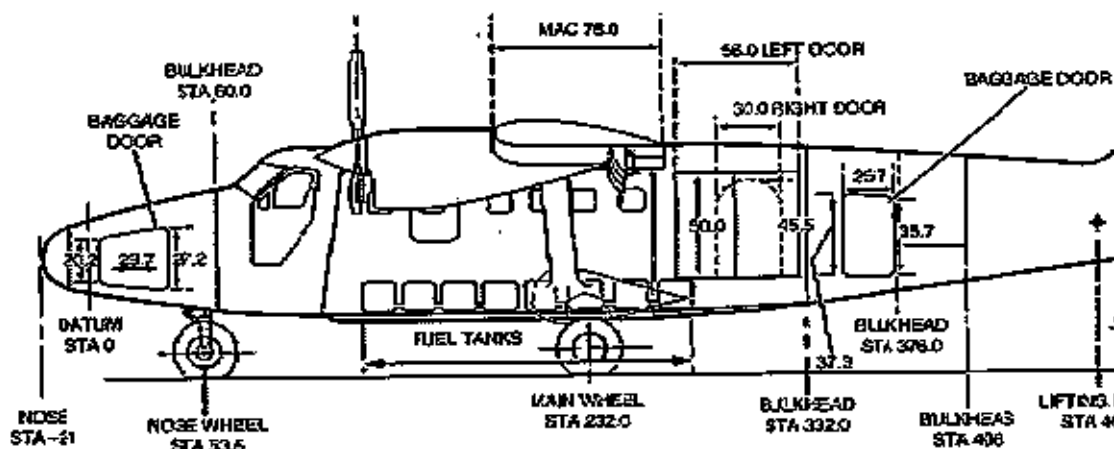
Рис. 1.1-1. Общий вид самолета Ан-26

13.16.6.2.1 Порядок открытия и закрытия дверей и люков ВС Ан-26Б, Ан-26Б-100 аналогичен порядку открытия закрытия дверей и люков Ан-24РВ.



13.16.6.3. Двери ВС DHC-6 Series 400 высота порогов и размеры.

Дверь, люк	Расстояние от носовой части ВС		Размер двери		Высота порога			
					Минимум		Максимум	
	Метры	Дюймы	Метры	Дюймы	Метры	Дюймы	Метры	Дюймы
Носового багажного отсека	0,73	29	0,75 X 0,70	29,7 X 27,8	1,22	48	1,45	57
Кабины экипажа	2,38	94	1,27 X 0,76	50 X 30	1,47	58	1,58	62
Вход пассажирского салона	7,44	293	1,42 X 1,27	56 X 50 (боковая створка распахнута)	1,30	51	1,40	55
Хвостового багажного отсека	9,35	368	0,65 X 0,90	25,7 X 35,7	1,30	51	1,40	55



13.16.6.3.1. Порядок открытия дверей DHC-6 Series 400.

Дверь-трап пассажирского салона открывается экипажем изнутри. Дверь-трап для выхода пассажиров открываются после полной остановки воздушных винтов и установки колодок под колеса шасси наземным персоналом. Готовность к открытию трапа наземный персонал сообщает постукиванием в дверь кабины пилотов или пассажирского салона, подавая сигнал к началу безопасной высадки пассажиров.

ПРИМЕЧАНИЕ: Наземный персонал также открывает люки переднего и заднего багажных отсеков для разгрузки и стопорит их при помощи встроенных штанг-распорок.

13.16.6.3.2. Порядок закрытия дверей DHC-6 Series 400.

После окончательного оформления документации по вылетающему рейсу наземный персонал закрывает все двери и люки по указанию экипажа.

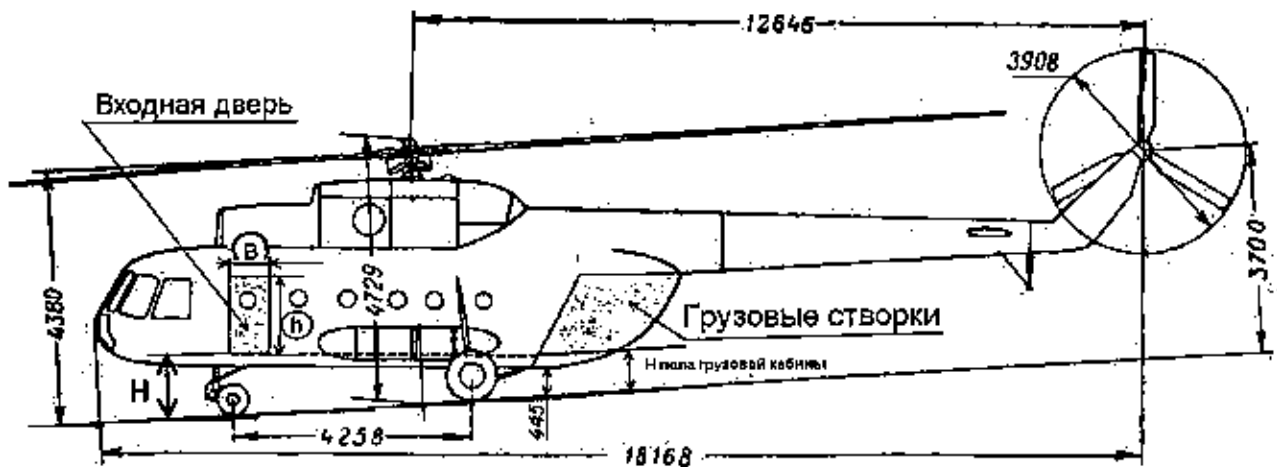
Все пассажиры должны занять свои места, ВС должно быть готово к вылету.

Отключение уведомления о наличии открытых дверей и люков DOORS UNLOCKED служит летному экипажу сигналом к началу предполетных проверок и запуска двигателей.



13.16.6.4. Двери ВС Ми-8Т высота порогов и размеры.

Дверь	Расстояние от оси колеса основной опоры шасси	Размер двери	Высота порога, Н	
			Минимум	Максимум
Наименование	Метры	Метры	Метры	Метры
Входная дверь грузовой кабины	+ 4,26	0,82 x 1,40	0,90	1,20
Грузовые створки	- 0,80	2,06 x 1,62	0,65	0,85



13.16.6.4.1. Порядок открытия дверей и грузовых створок Ми-8Т.

Входная дверь открывается изнутри членом экипажа ВС и только после полной остановки винтов. Трап для высадки, посадки пассажиров устанавливается также членом экипажа.

Грузовые створки открываются только членом экипажа ВС (бортмехаником) с его контролем загрузки-выгрузки груза из грузовой кабины во избежание повреждения элементов конструкции ВС.

Подъезд/отъезд любого автотранспорта для загрузки, разгрузки в зоне стоянки ВС осуществляется под контролем и непосредственным руководством бортмеханика из состава экипажа ВС, если ВС не передано на техническое обслуживание в ИАС аэропорта.

13.16.6.4.2. Порядок закрытия дверей и грузовых створок Ми-8Т.

Грузовые створки закрываются после завершения грузообработки ВС. Закрытие грузовых створок и контроль замков створок перед вылетом осуществляет бортмеханик ВС.

Уборку входного навесного трапа внутрь грузовой кабины осуществляет наземный персонал по команде бортмеханика или непосредственно сам бортмеханик. Закрытие с внутренним запирающим входной двери осуществляет бортмеханик ВС.

При выполнении буксировки ВС входная дверь может быть открыта, входной навесной трап может быть установлен.

Входная дверь должна быть закрыта до запуска двигателей ВС.

13.16.6.5. Порядок открытия и закрытия дверей ВС Ми-8МТВ-1 аналогичен порядку Ми-8Т.

13.17. Обслуживание водяной системы ВС.

13.17.1. Общие положения.



13.17.1.1. Процедуры по обслуживанию водяной системы ВС должны выполняться на основании данного раздела.

13.17.1.2. В целях предотвращения замерзания воды в баках и трубопроводах ВС, при заправке в условиях замерзания:

- необходимо слить всю воду из баков с водой на ВС при стоянке ВС более трех часов в соответствии с требованиями по каждому типу ВС.

- прежде, чем закрывать крышку после слива воды из системы, необходимо убедиться, что вся вода слита, чтобы предотвратить замерзание жидкости внутри водяной системы ВС.

- если в грузовом салоне не идут погрузочно-разгрузочные работы, то грузовые двери ВС должны быть закрыты, чтобы предотвратить замерзание водяной системы ВС.

- для заправки необходимо использовать теплую воду с температурой не ниже +30оС и заправлять систему не ранее чем за 30мин. до запуска двигателей.

13.17.1.3. Если лючок заправки приморожен необходимо использовать для его открытия УМП, применять силу и посторонние предметы категорически запрещено.

13.17.2. Стандарты качества.

13.17.2.1. Качество питьевой воды должно соответствовать стандартам Всемирной организации здравоохранения или местным стандартам, в случае, если они являются более строгими.

13.17.2.2. Системы обеспечения питьевой водой восприимчивы к заражению бактериями и прочими микроорганизмами. Вся вода, предназначенная для питья и прочего личного использования, доступная для экипажа и пассажиров, не должна содержать химических примесей и микроорганизмов, которые могут стать причиной ухудшения состояния здоровья в различных формах. Поэтому питьевая вода подвергается хлорированию, и все обслуживающие компании придерживаются санитарных рекомендаций.

13.17.2.3. Независимо от происхождения вода, предназначенная для самолетных систем снабжения питьевой водой, должна быть хлорирована. Только те продукты, которые одобрены местными органами здравоохранения, могут использоваться для хлорирования питьевой воды. Общее содержание хлора в месте наполнения в ВС должно быть в пределах 0.3-0.5 мг/л или эквивалентной единицы измерения.

13.17.2.4. Только что наполненный питьевой водой бак сервисной установки может быть использован для заправки самолета минимум через 30 минут, с тем, чтобы дать время на реакцию веществам хлорирования. Вода в баке сервисной установки должна циркулировать в течение всего этого времени для гарантии полного смешивания с веществами хлорирования.

13.17.2.5. Штуцер заправочного шланга должен соответствовать размеру, рекомендуемому стандартом ИСО 450: 1976. «Подключение к водяной системе ВС»

13.17.2.6. Проба воды на лабораторные исследования, на соответствие показателям нормативным требованиям СанПиН 2.1.4.1074-01. «Питьевая вода. Гигиенические требования к качеству воды централизованных систем питьевого водоснабжения. Контроль качества.» сдается ежемесячно. По результатам проведения анализов выдается протокол соответствия проб воды нормативным требованиям. Копия протокола находится в водозаправочном автомобиле и предъявляется по запросу при осуществлении заправки ВС водой.

13.17.3. Санитарные правила.

13.17.3.1. Сервисные установки по заправке питьевой водой не должны заполняться из того же источника, что и сервисные установки по обслуживанию туалетов.

13.17.3.2. Сервисные установки по заправке питьевой водой и сервисные установки по обслуживанию туалетов не должны стоять на одной площадке.

13.17.3.3. Персонал, задействованный в обслуживании туалетной системы, не может в то же самое время обслуживать водяную систему.



13.17.3.4. Перед подсоединением заправочного шланга к ВС, несколько литров воды должны быть вылиты наружу, с тем, чтобы убедиться в полном наполнении шланга и наконечника. Когда шланги не используются, все насадки или наконечники должны быть защищены от загрязнения либо путем запаковки, либо помещением их в резервуар с хлорированной водой.

13.17.3.5. Содержимое сервисных установок по заправке питьевой водой должно быть слито/использовано не позднее, чем через 24 часа после наполнения.

13.17.3.6. Очистка и дезинфекция сервисных установок должна производиться еженедельно. Внутренняя часть водяного бака должна подвергаться очистке раз в месяц для устранения осадка.

13.17.3.7. В случае, когда самолет и его водяная система остается на хранении (без использования) на период более 3 дней, для предотвращения бактериального заражения и развития биомасс в водяной системе необходимо произвести слив остатков воды из водяной системы и заправить свежей питьевой водой. Употребление воды, находящейся в водяной системе более трех дней может привести к желудочно-кишечным расстройствам.

13.17.3.8. Запрещено обслуживать водяную систему и систему удаления отходов ВС одновременно.

13.17.3.9. Обслуживание водяной системы и системы удаления отходов ВС должны выполнять два разных специалиста.

13.18. Обслуживание санузлов ВС.

13.18.1. Общие положения.

13.18.1.1. Процедуры по обслуживанию санузлов ВС должны выполняться на основании данного раздела.

13.18.1.2. Обслуживание санузлов ВС - это процесс слива нечистот из системы удаления отходов ВС по окончанию полета с соблюдением санитарных требований. Система удаления отходов ВС предназначена для сбора воды с туалетов и раковин кухонь, отходов человеческой жизнедеятельности с туалетов и дождевой воды с уплотнителей дверей.

13.18.1.3. Несоответствующее обслуживание санузлов на земле может привести к неисправности туалетов во время полета.

13.18.1.4. Обслуживание санузлов включает следующие действия:

- предоставление машины для обслуживания санузлов;
- подъезд и отъезд машины для обслуживания санузлов;
- слив, очистка и промывка санузлов, заправка жидкостей;
- очистка излишков жидкостей с поверхности панелей для обработки санузлов, внешней обшивки самолета в районе обслуживания.

13.18.1.5. Необходимо убедиться, что на внешней поверхности самолета не имеется пятен от туалетной жидкости. Пятна могут быть признаком некачественного выполнения процедур обслуживания туалетной системы, или утечки в полете.

13.18.1.6. Прежде чем открыть сервисную панель туалетной системы, необходимо проверить наличие пятен или потеков в области панели. При открытии панели необходимо отойти в сторону.

13.18.1.7. Слив нечистот производится только в приемный бак машины для обслуживания санузлов.

13.18.1.8. Оператор должен наблюдать за сливным шлангом, чтобы убедиться, что приемный бак ВС опустошен.

13.18.1.9. Необходимо убедиться, что сливной клапан сервисной панели полностью закрывается и герметичен, при каждом сервисном обслуживании. Течь из дренажного клапана может вызвать наледь, которая может, в случае отделения от корпуса самолета, вызвать повреждения самолета.



13.18.1.10. Потечи, возникшие как следствие несоответствующей промывки, могут привести к нарушению герметичности или образованию наледи на сервисной панели туалетной системы.

13.18.1.11. Нельзя допускать контакта туалетных жидкостей с конструкцией самолета. Туалетные жидкости могут вызвать коррозию, которая повредит конструкцию самолета. Если контакт произошел, необходимо тщательно промыть загрязненную область раствором мыльной воды.

13.18.1.12. Всегда необходимо сообщать об утечках представителю Организации. При проливе нечистот на перрон необходимо вызвать через начальника смены аэродромную службу.

13.18.1.13. При обслуживании туалетного бака, необходимо заполнять систему рекомендуемым количеством химической присадки. При использовании специальных материалов нужно строго следовать указаниям производителя.

13.18.1.14. Исправность измерительных приборов необходимо проверять каждый раз перед обслуживанием. Необходимо поддерживать визуальный контакт с измерительным прибором машины для обслуживания санузлов, когда насосы приведены в действие.

13.18.1.15. Для предотвращения замерзания жидкости в смывных баках на ВС при низких температурах окружающего воздуха необходимо принять следующие меры:

- слить всю жидкость из сливных баков если ВС стоит на открытом воздухе в течение нескольких часов без электропитания и при этом температура воздуха находится или ожидается ниже точки замерзания.

- заполнить туалетную систему только после восстановления подачи электропитания и как можно ближе ко времени отправления ВС.

- перед закрытием крышки, необходимо убедиться, что вся вода из заправочной линии слита.

- не удалять с помощью посторонних предметов и инструмента замёрзшую субстанцию из заправочной системы, с коннекторов или с эксплуатационных щитков. По согласованию с представителем Организации замёрзшую субстанцию из заправочной системы можно удалить с помощью горячего воздуха от УМП.

13.18.1.16. При заправке баков химической жидкостью необходимо соблюдать рекомендации производителя.

13.18.2. Санитарные требования.

13.18.2.1. Требования к гигиене должны строго соблюдаться во время выполнения процедур по заправке санузлов ВС. При выполнении данных работ необходимо надеть плотные резиновые перчатки, защиту для глаз и специальную одежду (фартук) для защиты от вредных отходов.

13.18.2.2. Нельзя парковать автоцистерну с водой для заправки туалетных баков в той же зоне, что и автоцистерну с питьевой водой или около точки заправки водой.

13.18.2.3. После того, как работник Организации или обслуживающей организации закончил заправку туалета на ВС, этот же самый работник НЕ ДОЛЖЕН выполнять заправку водой в течение одной смены. Водяную и туалетную системы ВС во время одного разворота должны обслуживать разные работники.

13.18.2.4. Запрещается обслуживать водную и туалетную системы одновременно.



14. ЗАПРАВКА ВС ТОПЛИВОМ

14.1. Общее положение.

14.1.1. Наименование и тип авиационного топлива, масел, смазок и специальных жидкостей определяется Организацией в соответствии с эксплуатационной документацией типа ВС, двигателя ВС, ВСУ (Руководство (Инструкция) по технической эксплуатации, (Регламентом (Программой) технического обслуживания).

14.1.2. Обслуживающая организация должна разработать и внедрить свои подробные процедуры по заправке ВС топливом в соответствии с требованиями [предъявляемыми законодательством Российской Федерации.

14.1.3. Обслуживающая организация несет ответственность за соответствие конструкции оборудования (технических средств) и технологий работ принятым производственным стандартам и всем требованиям официальных государственных документов в части, касающейся безопасности, надежности и охраны окружающей среды.

14.1.4. Основной областью ответственности персонала обслуживающей организации является поставка топлива для заправки ВС, а также выполнение операций по заправке ВС безопасным и эффективным способом в соответствии с требованиями Организации.

14.1.5. Ответственностью экипажа, является определение объема топлива, которое должно быть поставлено в ВС, контроль установки пробок заправочных горловин, открытие/закрытие крышек (люков) подхода к заправочным горловинам, а так же соответствующее информирование топливозаправочного персонала.

14.1.6. Ответственностью персонала обслуживающей организации является определение плотности заправляемого топлива и выполнение соответствующих подсчетов.

14.1.7. Ответственностью топливозаправочного персонала является управление клапанами и переключателями топливного бака ВС, а также снятие/установка пробок заправочных горловин.

14.1.8. Работник, ответственный за выпуск ВС, на перроне, обязан производить контроль процедуры заправки топливом. Он должен оставаться в зоне обслуживания ВС на протяжении всего времени заправки.

14.2. Требования к контролю качества.

14.2.1. Обслуживающая организация несет ответственность за поддержание стандартов качества и безопасности, гарантирующих, что топливо, поставляемое в ВС не содержит каких либо загрязнений и соответствует спецификациям и требованиям для каждого отдельного типа ВС.

14.2.2. Обслуживающая организация должна регулярно производить тестирование и отбор проб топлива поставляемого в ВС. А также проводить регулярные проверки и техническое обслуживание оборудования для хранения и заправки топлива в ВС.

14.2.3. Все результаты проверок должны документироваться; записи должны предоставляться Организации по запросу или во время аудитов.

14.2.4. Обслуживающая организация должна в любое время, по запросу заинтересованного лица Организации, предоставить Паспорт качества топлива, заправляемого в ВС.

14.2.5. Предоставление услуг по обеспечению топливом внешним поставщиком официально оформляется договором.

14.2.6. К авиационному топливу должны применяться требования отраслевого стандарта, исходя из технической документации для каждого конкретного типа ВС, техническим регламентом таможенного союза. Данные технические требования определяются, и конкретизируются в договоре с указанием спецификации и типа топлива.

14.2.7. Перед осуществлением процедуры заправки ВС, представитель обслуживающей организации предоставляет представителю Организации «Контрольный



талон на топливо», являющийся документом, на основании которого производится заправка ВС Организации топливом посредством конкретного топливозаправочного средства.

14.3. Топливозаправочный персонал.

14.3.1. Топливозаправочные работы должны проводиться компетентным персоналом, прошедшим полноценное обучение процедурам заправки ВС топливом, работе с топливозаправочным оборудованием и мерам, которые необходимо предпринять в случае возникновения аварийной ситуации. Данные меры должны включать как минимум следующее:

- оповещение экипажа воздушного судна;
- процедуру экстренного вызова пожарной службы аэропорта и службы спасения;
- действия в случае пожара или разлива топлива.

14.3.2. Укомплектованность личным составом должна быть достаточной для обеспечения безопасной работы и для принятия эффективных мер в случае возникновения аварийной ситуации.

14.3.3. Персонал должен быть знаком с местонахождением и работой средств аварийного управления и аварийных выключателей на топливозаправочном оборудовании и на перроне.

14.3.4. Детальное описание требований к обучению персонала, отображено в Главе 6 «Подготовка и повышение квалификации».

14.3.5. Весь персонал, задействованный в топливозаправочных операциях, должен быть знаком с типами противопожарного оборудования, его местонахождением, обучен правилам использования огнетушителей.

14.4. Общие меры безопасности.

14.4.1. Наземное оборудование не должно заезжать или располагаться под крылом ВС во время заправки ВС топливом.

14.4.2. Оборудование с металлическими колесами или металлическими шипами или цепями на шинах, способными произвести искры, не должны двигаться в зоне безопасности во время заправки ВС топливом.

14.4.3. Пути отъезда топливозаправочного оборудования (транспортного средства) должны быть свободны для обеспечения его быстрого вывода на случай аварийной обстановки.

14.4.4. Рукава (шланги) протягивают по заданным маршрутам, которые предохраняют их от переезда транспортными средствами, задействованными при обслуживании ВС. Следует избегать скручивания и перегиба рукавов (шлангов). Запрещено волочить по земле заправочные наконечники и заправочные пистолеты. Если наконечники/пистолеты не используются, предохранительные крышки должны быть установлены в течение всего времени.

14.4.5. Во время заправки необходимо проверять средства заправки на герметичность, следить за перепадом давления на фильтрах, и контролировать правильную работу оборудования для регулирования давления, наблюдая за показаниями соответствующих манометров на средстве.

14.4.6. Во время подачи топлива оператор топливозаправочного средства должен располагаться в месте, откуда он имеет четкий обзор панелей управления средства заправки и топливозаправочных точек ВС.

14.4.7. Во время заправки топливом не допускается изменение положения (повышение или понижение) средства доступа к точкам заправки ВС (стремянки).

14.4.8. Для снятия статического электричества необходимо выполнить уравнивание потенциалов между ВС и топливозаправочным оборудованием до подсоединения топливных шлангов.

14.4.9. Заправка топливом во время грозы запрещена.



14.4.10. Надписи и таблички "НЕ КУРИТЬ" должны быть размещены на видных местах возле ВС и топливозаправочных средств в течение всей топливозаправочной работы. Эти надписи могут быть нанесены краской на стороны топливозаправочных средств.

14.4.11. Оборудование для противопожарной защиты должно соответствовать требованиям инструкции по пожарной безопасности аэропорта.

14.4.12. Огнетушители должны находиться в легко доступных местах. Они могут находиться на топливозаправочном средстве при условии их хранения в боксах открытого типа или в рамках с быстро открывающимися замками.

14.4.13. Во время топливозаправочных операций запрещено выполнять работы по техническому обслуживанию ВС, при которых может возникнуть воспламенение паров топлива.

14.4.14. Запрещается подключать и отключать электрическое оборудование к/от ВС во время заправки топливом.

14.4.15. Категорически запрещается пользоваться мобильными телефонами и другим переносным электронным оборудованием во время заправки топливом. Там где по эксплуатационным соображениям необходимо использовать мобильные телефоны, они должны оставаться в кабине транспортного средства в туго натянутых чехлах во избежание возможного выпадения батареи при падении.

14.4.16. Персонал на перроне не должен носить обувь, с какими либо металлическими вставками на подошве или каблуках.

14.4.17. Во время заправки топливом не разрешается трансляция или настройка коротковолнового радиооборудования. Запрещается включать метеорадар.

14.4.18. Во время заправки топливом можно выполнять основные виды обслуживания ВС, такие как обслуживание багажа, обслуживание бортового питания и т.п. Однако, в случае явного сбоя в работе оборудования, находящегося в пределах 6 метров от топливозаправочных работ, такое оборудование необходимо выключить. Запрещаются попытки повторного его запуска во время заправки топливом.

14.4.19. При наличии запаха топлива или другой опасности, заправка должна быть немедленно прекращена до устранения опасных условий.

14.4.20. В случае возникновения возгорания на ВС или вблизи ВС (в пределах 15м.) заправка должна быть **ОСТАНОВЛЕНА**.

14.4.21. Разливы топлива являются источником пожароопасности и оказывают влияние на загрязнение окружающей среды. Двигатели ВС в нагретом состоянии могут стать источником воспламенения, поэтому необходимо принимать повышенные меры предосторожности для предотвращения разлива топлива во время работы нагретых двигателей, особенно когда топливозаправочное оборудование находится в непосредственной близости от ВС. Если произошел разлив, топливозаправочные работы необходимо прекратить и предпринять меры по его устранению в соответствии с местными правилами аэропорта.

14.4.22. Перед отъездом от ВС по окончании заправки, оператору следует выполнить окончательную проверку наличия чехлов на бортовых штуцерах ВС (крышек на заправочных горловинах), правильной расстыковки раздаточных рукавов средства заправки от ВС, правильного свертывания (уборки) всего оборудования. Средства заправки должны отъезжать от ВС медленно, в переднем направлении.

14.4.23. Заправка ВС топливом должна начинаться только после того, как были установлены упорные колодки. Нельзя начинать заправку, если какая либо часть шасси ВС слишком горячая.

14.4.24. Нельзя допускать пролив топлива на двигатели или тормоза. Провли топлива на двигатель или тормоза может вызвать воспламенение.

14.5. Зоны безопасности при выполнении операций по топливному обеспечению ВС.



14.5.1. Необходимо соблюдать данные требования также при выполнении заправки с пассажирами или экипажем на борту.

14.5.2. Зоны безопасности при выполнении операций по топливному обеспечению - область, распространенная на расстоянии 3 м от точек отвода воздуха из топливной системы (дренажные точки) и заправочных точек ВС, а также заправочного оборудования, включая топливозаправочные колодцы. Персонал и средства обслуживания не должны находиться в зоне безопасности, либо пересекать ее во время заправки ВС топливом. Зоны отвода воздуха из топливной системы ВС имеют вид конусов с радиусом основания около 3м.

14.5.3. Необходимо запомнить, что во время слива топлива вентиляция будет производиться из бака топливозаправочной машины, который должен рассматриваться в качестве зоны безопасности.

14.5.4. В зоне заправки топливом, не допускать падение, соударение, перетаскивание предметов с металлическими частями, способными стать причиной возникновения искры.

14.5.5. Курение и использование открытого огня (например, зажигалок) категорически запрещено.

14.5.6. Персонал, задействованный в топливном обеспечении ВС, не должен иметь при себе спичек, зажигалок, нагревательных элементов или прочих предметов, которые могут вызвать воспламенение.

14.5.7. Использование портативных электронных устройств в зоне безопасности при выполнении топливных операций (например радио, радио телефонов, пейджеров, мобильных телефонов и т.п.) запрещено. Аккумуляторы данных устройств не должны сниматься или удаляться при работе в зоне безопасности.

14.5.8. Пассажиры не должны допускаться в зону безопасности.

14.6. Подъезд/отъезд и расположение средств заправки.

14.6.1. Средства заправки не должны передвигаться с повышенной скоростью и не должны превышать ограничений скорости, установленных администрацией аэропорта. Покидая место стоянки, следует проверять тормоза для обеспечения удовлетворительной работы.

14.6.2. Средство заправки не должно приближаться к ВС до тех пор, пока не будут выключены проблесковые огни ВС, установлены упорные колодки по колеса шасси.

14.6.3. Подъезжать к ВС следует таким образом, чтобы в случае отказа тормозной системы, избежать столкновения средства заправки с ВС.

14.6.4. Во избежание опасности повреждения из-за оседания ВС под нагрузкой заправляемого топлива перед началом заправки необходимо убедиться, что все наземное оборудование находится на безопасном расстоянии от фюзеляжа ВС.

14.6.5. По возможности средства заправки не должны заезжать в положение для заправки задним ходом. Если средство заправки вынуждено ехать задним ходом, и если администрацией аэропорта не утверждена другая система, руководящий подъездом должен управлять маневром.

14.6.6. Средства заправки следует располагать безопасным образом, принимая во внимание следующее:

- во время маневрирования в зоне обслуживания следует соблюдать особые меры предосторожности во избежание возможности столкновения с любой частью самолета или оборудования для наземного обслуживания;

- маршрут выезда в переднем направлении должен быть свободен. Это особенно важно для подвижных топливозаправщиков, для которых необходимо обеспечить, беспрепятственный маршрут выезда в переднем направлении, вследствие большого количества авиатоплива в их цистернах и возможной необходимости быстрого удаления оборудование от ВС в случае возникновения аварийной ситуации;



- следует соблюдать зоны безопасности дренажных трубок (точки отвода воздуха) ВС (в радиусе 3 м), зона выхлопных газов от ВСУ и прочие опасные зоны;
 - рукава средства заправки и входные рукава гидрантного сервисера должны быть расположены так, чтобы минимизировать риск их переезда и повреждения средствами обслуживания багажа или другими средствами для обслуживания ВС.
 - если необходимо использовать рукава для заправки с платформы, необходимо подсоединить рукава к точке заправки ВС топливом, не создавая какого-либо бокового давления, которое может стать причиной повреждения переходника заправки топливом. После подсоединения рукава должны висеть свободно в вертикальной плоскости от точки заправки топливом;
 - для предотвращения возможности опускания крыла, топливозаправочной панели или прочих нижних поверхностей ВС на средство заправки, в случае расположения средств заправки под крылом ВС, необходимо учитывать потенциальное проседание ВС под весом заправляемого топлива;
 - заняв необходимое положение, водитель не должен покидать кабину до тех пор, пока не будут использованы и зафиксированы стояночные тормоза, установлены колодки.
- 14.7. Выравнивание потенциалов между ВС и топливозаправочным оборудованием.
- 14.7.1. Требования данного раздела должны быть выполнены также при заправке ВС с пассажирами или экипажем на борту.

14.7.2. ВС и топливозаправочные средства на протяжении всей топливозаправочной операции должны быть соединены вместе тросами для выравнивания потенциалов для обеспечения отсутствия разности потенциалов между ними.

14.7.3. Выравнивание потенциалов между ВС и топливозаправщиком должно быть завершено до любого подсоединения рукавов или открытия крышек заливных горловин баков/бортовых штуцеров ВС. Соединение сохраняют до тех пор, пока все рукава не будут окончательно отсоединены или не будут установлены на место крышки заливных горловин/бортовых штуцеров ВС.

14.7.4. Процедура выравнивания потенциалов содержится в п. 13.14.

14.8. Заземление ВС и топливозаправочного оборудования.

14.8.1. Топливозаправочное оборудование и ВС должны быть заземлены посредством заземляющего троса, но не через топливозаправочное подвижное средство. Топливозаправочные колодцы или внутреннее оборудование топливозаправочного колодца нельзя использовать в качестве точек заземления. Там, где выполняется заземление, оно должно быть завершено до подсоединения рукавов или открытия крышек горловин.

14.8.2. Процедура заземления ВС содержится в п. 13.14.

14.9. Дополнительные меры безопасности при заправке самолёта топливом во время работы ВСУ.

14.9.1. Требования данного раздела должны быть выполнены также при заправке ВС с пассажирами или экипажем на борту.

14.9.2. Средство заправки следует располагать как можно дальше от струи выхлопа ВСУ.

14.9.3. Выхлопы ВСУ от других ВС не должны попадать в зону испарения топлива заправляемого ВС.

14.9.4. В случае разлива топлива, ВСУ должна быть немедленно выключена, и оставаться выключенной до тех пор, пока не будет устранен разлив, и будет существовать угроза воспламенения паров.

14.10. Дополнительные меры безопасности при заправке самолёта топливом во время работы наземного источника питания.

14.10.1. Наземный источник питания должен располагаться на расстоянии, по крайней мере, 6 метров от топливозаправочных средств и не должен закрывать дренажные отверстия крыльевого бака.



14.10.2. Двигатель наземного источника питания необходимо запустить и выполнить соединение до начала заправки. Агрегат нельзя отсоединять и манипулировать его переключателями во время заправки.

14.10.3. В случае пролива топлива наземный источник питания должен быть остановлен до тех пор, пока не будет устранен пролив, и пока будет существовать угроза воспламенения паров.

14.10.4. Запрещается подключать и отключать наземный источник питания к/от ВС во время заправки топливом с пассажирами или экипажем на борту.

14.11. Слив/заправка ВС топливом с пассажирами или экипажем на борту, либо при посадке / высадке пассажиров.

14.11.1. С соблюдением определенных требований заправку ВС Организации топливом, можно производить:

- с пассажирами на борту.
- при посадке пассажиров.
- при высадке пассажиров.

14.11.2. Заправка ВС топливом или его слив при наличии пассажиров на борту или при посадке/высадке должен выполняться при соблюдении мер безопасности, с разрешения соответствующего должностного лица аэропорта и по согласованию с командиром ВС.

14.11.3. Местная пожарная служба должна присутствовать в зоне обслуживания ВС во время заправки с пассажирами на борту.

14.11.4. Во время заправки с пассажирами и/или экипажем на борту, должно быть назначено лицо ответственное за контроль заправки (не из сотрудников топливозаправочного персонала) – агент.

14.11.5. Агент должен пройти соответствующую подготовку, и пройти инструктаж по безопасности выполнения процедур.

14.11.6. Агент должен поддерживать постоянный контакт с экипажем путем непосредственного общения, через переговорное устройство или другим применимым способом связи.

14.11.7. Агент должен наблюдать за процедурой заправки, осуществлять связь с экипажем и координировать действия.

14.11.8. Агент должен обеспечить оповещение летного экипажа или другого квалифицированного персонала на борту ВС, а также соответствующего персонала, участвующего в процессе наземного обслуживания ВС о начале заправки и об ее окончании.

14.11.9. В случае происшествия требующего быстрой эвакуации пассажиров, агент обеспечивает оповещение летного экипажа или других квалифицированных сотрудников на борту ВС о возникновении каких-либо опасных условий или ситуаций требующих высадку пассажиров.

14.11.10. На ВС, во время заправки с пассажирами на борту или когда производиться их посадка/высадка запрещается выполнять, какие-либо работы по наземному обслуживанию.

14.11.11. Член летного экипажа должен находиться на борту ВС и координировать выполнение необходимых мер безопасности и процедур. Однако когда летный экипаж отсутствует, старший бортпроводник, находящийся вблизи от основной двери, используемой для посадки пассажиров, может взять на себя эти обязанности.

14.11.12. Член летного экипажа несет ответственность за немедленное информирование агента о присутствии испарении топлива в пассажирском салоне или о других выявленных во время заправки угрозах. В данном случае заправка должна быть немедленно остановлена.

14.11.13. Бортпроводники должны быть обучены процедурам аварийной эвакуации.



14.11.14. Световые табло «не курить» должны быть ВКЛЮЧЕНЫ, «пристегнуть ремни» – ВЫКЛЮЧЕНЫ.

14.11.15. Должно быть обеспечено освещение в салоне, достаточное для определения аварийных выходов. Такое освещение должно оставаться включенным до завершения операций по заправке.

14.11.16. Выключатель аварийного освещения должен быть переведен в положение «ARM» до начала операций по заправке и оставаться в этом положении до завершения операций по заправке.

14.11.17. Система оповещения пассажиров должна находиться в работоспособном состоянии. Должны предоставляться соответствующие объявления для пассажиров о необходимости расстегнуть привязные ремни и воздержаться от курения. Кабинный экипаж также должен уведомлять пассажиров и прочий ответственный персонал о предстоящей дозаправке и о том, что следует воздержаться от использования электронного оборудования и прочих возможных источников воспламенения.

14.11.18. На борту ВС на каждые 50 пассажиров (или их часть) должен быть как минимум один бортпроводник, при этом в каждом пассажирском салоне должен быть как минимум один бортпроводник для обеспечения быстрой и безопасной эвакуации пассажиров в случае возникновения происшествия.

14.11.19. Бортпроводники должны постоянно находиться на борту, при наличии пассажиров. При этом у каждой пары дверей должно находиться по одному бортпроводнику.

14.11.20. Бортпроводники должны контролировать действия пассажиров, чтобы обеспечить беспрепятственный доступ к проходам и аварийным дверям.

14.11.21. Безопасная эвакуация пассажиров в случае аварийной ситуации должна осуществляться с использованием как минимум двух основных пассажирских дверей (либо основной пассажирской двери и одного аварийного выхода), желательно в противоположных концах ВС. Во время заправки у этих дверей должны постоянно находиться бортпроводники.

14.11.22. Наземный обслуживающий персонал должен быть уведомлен о предстоящей заправке, когда пассажиры остаются на борту или производится их посадка/высадка.

14.11.23. Наземный обслуживающий персонал должен убедиться, что на земле под выходом или в зоне выпуска аварийного трапа отсутствуют препятствия.

14.11.24. Когда во время заправки происходит посадка пассажиров, они должны находиться под наблюдением наземного персонала, при этом маршрут следования пассажиров должен находиться за пределами зоны заправки. Использование персональных мобильных телефонов пассажирами запрещено.

14.11.25. Если необходима выдача багажа пассажирам на перроне, то она должна осуществляться за пределами зоны заправки. Заправка должна быть прекращена, если это требование не выполняется.

14.11.26. Никакого наземного оборудования не должно находиться в зоне обслуживания ВС во время заправки самолета топливом с пассажирами на борту.

14.11.27. Весь персонал, участвующий в операции, должен быть знаком с мерами противопожарной безопасности при возникновении аварийных ситуаций, включая предупреждение об опасности всего персонала на борту, процедурой вызова аэропортовой пожарной службы и действиями в случае разлива топлива или загрязнения керосином.

14.11.28. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту ВС имеются пассажиры.

14.12. Действия в случае разлива топлива.

14.12.1. Требования данного раздела должны быть выполнены также при заправке ВС с пассажирами или экипажем на борту.



14.12.2. Каждый из случаев разлива топлива индивидуален. Параметры, такие как размер разлива, погодные условия, расположение оборудования, вместимость самолета, аварийное оборудование и имеющийся персонал определяют правильное ответное действие для управления пожарной безопасностью.

14.12.3. Во время выполнения операции по заправке топливом необходимо непрерывно контролировать самолет на наличие течи топлива и разливов.

14.12.4. Если происходит разлив топлива, выполнить следующие действия:

- прекратить подачу (слив) топлива;
- вызвать к месту работ пожарно-спасательный расчет обслуживающей организации, а на временном аэродроме (оперативной точке) - пожарно-сторожевую охрану или пожарную часть ближайшего населенного пункта (Организации);
- отключить электропитание ВС (в случае возгорания или по команде пожарно-спасательного расчета);
- отсоединить заправочные (сливные) рукава от воздушного судна;
- удалить ТЗ, автоцистерны и другие передвижные средства от ВС на расстояние не менее 75 м;
- удалить пролитое топливо с поверхностей и из полостей внутри воздушного судна;
- отбуксировать ВС со стоянки, предварительно покрыв разлившееся на ней топливо огнетушащей пеной;
- убрать топливо со стоянки с искусственным покрытием при помощи опилок, песка, ветоши;
- не устанавливать ВС на стоянке без искусственного покрытия, на которой было разлито топливо, до полного испарения его из почвы.

Все случаи разлива топлива должны расследоваться с выработкой мер по их предупреждению в порядке, определяемом Организацией.

14.13. Оформление документации.

14.13.1. Оформление сведений о количестве заправляемого в ВС Топлива должно производиться представителем Организации на бланке требования формы №1-ГСМ, с заполнением в нем всех граф и с указанием всех реквизитов на МС после заправки ВС.

14.13.2. В случае использования для заправки ВС нескольких топливозаправочных средств, требование по форме №1-ГСМ должно выписываться на каждое топливозаправочное средство, участвующее в заправке. На основании Контрольного талона на топливо, выданного обслуживающей организацией на каждое топливозаправочное средство в требование по форме №1-ГСМ должно вноситься:

- марка топлива;
- процентное содержание ПВК-жидкости;
- плотность топлива,
- номер топливозаправочного средства;
- номер Контрольного талона на топливо.

На основании надписей на фюзеляже и/или на крыле ВС в требование по форме №1-ГСМ вносится:

- тип самолета и бортовой номер;
- наименование Организации;
- номер рейса на основании суточного плана полетов ВС Организации;
- время начала и окончание заправки.

14.13.3. Количество выданного Топлива, в литрах указывается на основании показания счетчика-литромера, установленного на топливозаправочном средстве обслуживающей организации. При этом количественные показания поверенного счетчика-литромера топливозаправочного средства обслуживающей организации принимаются Организацией как достоверные.



14.13.4. Представитель Организации вправе потребовать от уполномоченного лица обслуживающей организации переоформления требования формы №1-ГСМ, если в нем будут выявлены какие-либо ошибки или неточности непосредственно на месте его оформления (выписки).

При этом уполномоченные лица с обеих сторон несут равную ответственность за правильность и полноту оформления требования формы №1-ГСМ после его подписания.

15. ЦЕНТРОВКА И ЗАГРУЗКА ВС.

15.1. Общее положение.

15.1.1. Расчет загрузки и центровки ВС осуществляется на основании достоверной информации о весе и центровке ВС, а так же в соответствии с требованиями конкретного типа ВС.

15.1.2. Загрузка ВС перед полетом осуществляется под контролем экипажа в порядке, указанном в РЛЭ по типам ВС и диспетчером по загрузке в соответствии с установленными схемами для достижения эксплуатационных центровок.

15.1.3. Если у экипажа возникли сомнения относительно достоверности данных о коммерческой загрузке, указанных в сопроводительных документах, командир ВС вправе потребовать от СОП аэропорта вылета повторного взвешивания багажа или груза. При этом командир ВС ответственности за задержку вылета по этой причине не несет. Командир ВС имеет право потребовать контрольного взвешивания загрузки и после посадки (в аэропорту назначения или промежуточном), если у него возникли сомнения в достоверности сведений о загрузке в процессе полета.

15.1.4. В аэропортах, не укомплектованных группами центровки, обязанности ответственного лица по центровке выполняет второй пилот, а обязанности ответственного лица по загрузке второй пилот или ответственный бортпроводник.

15.1.5. Перед вылетом второй пилот обязан проверить правильность расчета массы, центровки по центровочному графику (далее по тексту ЦГ) и подписать его. В случае обнаружения ошибок необходимо исправить их с помощью ответственного лица службы организации перевозок аэропорта или лично.

15.1.6. КВС несет ответственность за соответствие фактического количества пассажиров, багажа, груза на борту судна количеству, указанному в перевозочных документах (при наличии в составе экипажа бортпроводника – по его докладу).

15.1.7. Процесс контроля загрузки состоит, но не ограничивается следующими процедурами:

- планирование загрузки;
- расчет веса и центровки;
- контроль загрузки ВС;
- проверка и окончательная доработка сводно-загрузочной ведомости (далее по тексту СЗВ).

15.1.8. На первом этапе решаются вопросы наиболее полного использования грузоподъемности самолета.

15.1.9. Окончательный расчет коммерческой загрузки выполняется после окончания регистрации пассажиров, оформления багажа, выполнения штурманского расчета полета экипажем, получения данных о фактической заправке ВС, получения данных о фактической загрузке груза и почты (в том числе данных о специальных грузах на рейсе, таких как тяжеловесный груз, опасный груз и т.п.), когда окончательно установлена максимально-допустимая взлетная масса самолета.

15.1.10. За 10 минут до вылета рейса вся сопроводительная документация должна быть доставлена на борт ВС.

15.1.11. После окончания регистрации пассажиров сотрудникам обслуживающей организации, ответственной за центровку и загрузку передаются данные о фактическом количестве зарегистрированных пассажиров, фактическом весе зарегистрированного багажа.

15.1.12. Диспетчер грузового склада обслуживающей организации (или работник выполняющий его функции) до начала регистрации пассажиров передает диспетчеру по центровке обслуживающей организации (или работнику выполняющему его функции)



данные о фактическом весе отправляемого груза и почты, включая информацию о трансферных грузах и информацию об опасных грузах.

15.1.13. Диспетчер грузового склада обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) формирует почтово-грузовые партии и передает информацию диспетчеру по центровке обслуживающей организации (или работнику выполняющему его функции). Перед вылетом, по итогам регистрации пассажиров и багажа диспетчер грузового склада (по указанию диспетчера по центровке) должен выполнить корректировку массы и количества мест груза и почты. Корректировка, как правило, сводится к снятию лишнего груза (по массе).

15.1.14. Конечным результатом является выдача перевозочной документации:

- схемы загрузки ВС;
- сводно-загрузочная ведомость;
- центровочный график.

15.1.15. Расчет масс и центровки ВС производится с использованием соответствующих справочных материалов, предоставляемых Организацией (весовые и центровочные данные, информация об особенностях загрузки ВС), сертифицированным персоналом агента.

15.2. Способ установления соответствующих масс пассажиров, багажа и груза.

15.2.1. При расчете массы пассажиров на самолетах руководствоваться следующими нормативами:

15.2.1.1. Масса взрослого пассажира за исключением вещей, находящиеся при нем (ручной клади):

- с последнего воскресенья октября по последнюю субботу марта - $m_{\text{пасс}} = 80$ кг;
- с последнего воскресенья марта по последнюю субботу октября - $m_{\text{пасс}} = 75$ кг.

15.2.1.2. Масса детей от 2 до 12 лет - $m_{\text{рб}} = 30$ кг;

15.2.1.3. Масса детей до 2 лет - $m_{\text{рм}} = 15$ кг.

15.2.2. Организация устанавливает нормативы для бесплатного провоза багажа одним взрослым пассажиром:

- Ан-24, Ан-26, Ми-8 - 20 кг;
- ДНС-6 - 10 кг;

15.2.3. Сопроводительная документация по загрузке ВС выдается экипажу в начальном аэропорту и в каждом промежуточном.

15.2.4. После завершения рейса и возвращения в базовый аэропорт экипаж сдает сопроводительную документацию вместе с заданием на полет.

15.2.5. В случае перевозки пассажиров, где масса пассажиров явным образом отличается от стандартного (полностью экипированные военные, спортивные команды и так далее), вес пассажиров должен быть введен путем индивидуального взвешивания или опроса пассажира о его фактическом весе. В данном случае вес всех пассажиров на рейсе рассчитывается с учетом веса «нестандартных» пассажиров. В СЗВ должна быть отметка о наличии пассажиров с нестандартным весом, который включен в общий вес пассажиров.

15.3. Процедура расчета центровки и загрузки.

15.3.1. Расчет коммерческой загрузки самолетов, составление ЦГ, СЗВ и схемы загрузки на рейсы Организации производит диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции). Контроль за соблюдением правил загрузки и соответствие ее схеме загрузки на самолете производит Диспетчер по загрузке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции). Кроме того, процедура загрузки контролируется ответственным членом экипажа.

15.3.2. Работник обслуживающей организации, ответственный за расчет центровки ВС выполняет следующие действия:

- подготавливает технологическую документацию, необходимую для работы;



- проверяет соответствие технологической документации и исходных данных конкретному ВС, выполняющему рейс;
- получает предварительную информацию по коммерческой загрузке рейса;
- рассчитывает предельную коммерческую загрузку на основании предварительной информации, таким образом, чтобы не были превышены ограничения по максимальному взлетному, посадочному весу и весу без топлива, не были превышены ограничения по максимальному весу багажных отсеков, рассчитанное значение центровки не выходит за установленные границы;
- если коммерческой загрузки недостаточно для обеспечения центровки в допустимых пределах, то следует использовать балласт. Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) обязан рассчитать массу и местоположение балласта. Балласт учитывается в фактической коммерческой загрузке ВС;
- своевременно оформляет схемы загрузки ВС и передает их ответственному за организацию коммерческого обслуживания ВС на перроне.
- инструктирует ответственного за организацию коммерческого обслуживания ВС об особенностях загрузки каждого ВС;
- получает окончательную информацию о коммерческой загрузке рейса, вносит соответствующие изменения и выполняет своевременный окончательный расчет центровки ВС;
- немедленно информирует ответственного за организацию коммерческого обслуживания ВС об изменениях в загрузке багажно-грузовых отсеков ВС и о внесении изменений в схему загрузки;
- производит повторный расчет центровки и выпуск СЗВ и при снятии/добавлении коммерческой загрузки, превышающей максимально допустимые изменения для изменений в последнюю минуту.

15.3.3. Работник обслуживающей организации ответственный за организацию коммерческого обслуживания ВС, обязан доложить второму пилоту о произведенной загрузке самолета и вместе с ним проверить крепление и соответствие массы и размещения грузов, почты и багажа данным расчетам, приведенным в ЦГ и схеме загрузки самолета. В случае расхождения произвести соответствующие изменения фактического размещения загрузки, и корректировку документации.

15.3.4. Достоверность расчета коммерческой загрузки и соответствие этому расчету произведенной загрузки самолета, выполнение требований по швартовке загрузки проверяет экипаж.

15.3.5. При изменении метеоусловий на маршруте экипаж вносит коррективы в предварительный расчет коммерческой загрузки.

15.3.6. Перед вылетом экипаж обязан проверить правильность расчета коммерческой загрузки по ЦГ, СЗВ и подписать его. В случае обнаружения ошибки необходимо исправить ее лично или с помощью диспетчера по центровке обслуживающей организации (или работника, выполняющего его функции). Проверить соответствие фактического размещения коммерческой загрузки на самолете расчетному на ЦГ, схеме загрузки и данным СЗВ, а также надежность крепления багажа, почты и груза.

15.4. Предварительный расчет центровки.

15.4.1. Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) получает информацию о загрузке планируемого рейса от пассажирской и грузовой служб обслуживающей организации, данные о заправке ВС (согласно штурманского расчета) на планируемый рейс по пунктам посадки.

15.4.2. Предварительная масса пассажиров и багажа подсчитывается по количеству предварительно проданных билетов и среднестатистической массе багажа данного рейса. Фактическая информация о весе пассажиров берется на основании итогов регистрации,



умножается на установленный Организацией вес пассажира. Фактическая информация о весе багажа и ручной клади берется по итогам регистрации и используется фактический вес багажа и ручной клади. Фактическая информация о весе груза и почты берется по данным, полученным от грузового склада.

15.4.3. Масса пассажиров и багажа подсчитывается по количеству предварительно проданных билетов и среднестатистической массе багажа данного рейса. При использовании автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа данные о весе пассажиров, багажа и ручной клади необходимо брать из автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа.

15.4.4. На основании предельной массы почты и груза, диспетчер грузового склада обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) комплектует почту и груз на планируемый рейс. Результаты комплектования – количество мест, их масса – сообщается диспетчеру по центровке обслуживающей организации (или работнику, выполняющему его функции) для предварительного расчета коммерческой загрузки.

15.4.5. Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) должен произвести расчет размещения загрузки на самолете.

15.4.6. Для предупреждения опрокидывания самолета на хвост при загрузке диспетчер по центровке обязан сделать прикидочный расчет центровки самолета с грузом, почтой и багажом, но без пассажиров, экипажа и топлива. Предварительная загрузка разрешается только при условии, когда прикидочная центровка меньше предельно допустимой центровки самолета на земле.

15.4.7. Прикидочные расчеты центровки предписывается выполнять только для самолетов, склонных к опрокидыванию на хвост.

15.4.8. Если коммерческой загрузки недостаточно для обеспечения центровки в допустимых пределах, то следует использовать балласт. Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) обязан рассчитать массу и местоположение балласта. Балласт учитывается в фактической коммерческой загрузке самолета.

15.4.9. Диспетчер по загрузке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции), получив от диспетчера по центровке обслуживающей организации (или работника, выполняющего его функции) схему загрузки, консультацию и полностью уяснив задание, обязан организовать загрузку самолета и руководить загрузкой до ее окончания. Диспетчер по загрузке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) должен обеспечить точное соответствие фактической загрузки самолета той, что представлена диспетчером по центровке обслуживающей организации (или работником, выполняющим его функции) на схеме загрузки. Только в этом случае будет выдержана компоновка коммерческой загрузки и центровки самолета.

15.4.10. Выгрузка груза, почты и багажа на самолетах склонных к опрокидыванию на хвост должна производиться, начиная с крайних задних грузовых отсеков. Разгрузка передних грузовых отсеков должна производиться в последнюю очередь. Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции) должен уведомить об этом Диспетчера по загрузке обслуживающей организации (или работника, выполняющего его функции) путем отметки в СЗВ о возможном опрокидывание самолета на хвост при разгрузке ВС.

15.5. Центровка ВС в автоматическом режиме.

15.5.1. Основным назначением автоматизированной системы является сокращение времени коммерческого обеспечения рейса и увеличение безопасности полета путем исключения субъективных ошибок ручного расчета. Кроме того, отпадает необходимость в ЦГ, так как окончательные результаты расчета система печатает в СЗВ.

15.5.2. Данные для расчета коммерческой загрузки делятся на постоянные и оперативные. Постоянные данные хранятся в памяти автоматизированной системы.



Значения оперативных данных выявляются и вводятся в систему в процессе подготовки самолета к вылету.

15.5.3. Постоянные данные предоставляются в виде, предусмотренном специальной формой. Документ должен содержать информацию о постоянных технических характеристиках самолетов и коммерческой загрузке, численности экипажа и ограничениях по массе и центровке этих самолетов.

15.5.4. Агент обязан вводить постоянные и оперативные данные в систему и нести ответственность за достоверность этих данных и результатов расчета системой коммерческой загрузки самолета.

15.5.5. Достоверность расчета коммерческой загрузки проверяется перед началом эксплуатации системы путем сопоставления результатов, выданных автоматизированной системой с результатами соответствующего теоретического расчета центровки самолета.

15.5.6. В случае изменений в характеристиках самолета после отправления исходных данных, агент информируется об этом либо повторной отправкой измененных данных, либо в виде стандартного короткого сообщения - уведомления об изменении постоянных данных.

15.5.7. Автоматизированная система не печатает окончательную СЗВ при нарушении установленных ограничений по предельной коммерческой загрузке и центровке самолета для всех расчетных стадий полета.

15.5.8. Автоматизированная система фиксирует нарушения установленных ограничений по массе и центровке самолета для всех расчетных стадий полета и выдаст соответствующее предупреждение. Для обеспечения безопасности полета при наличии перегрузки или нарушении центровки самолета на взлете, посадке или загрузки без топлива, выпуск окончательной СЗВ запрещен. Однако, в процессе расчета коммерческой загрузки, возможен выпуск предварительной СЗВ независимо от допущенных нарушений. Эта информация используется для решения текущих вопросов коммерческого обеспечения рейса.

15.6. Центровка ВС графическим методом.

15.6.1. Центровочный график ВС является сопроводительным документом, определяющим безопасность полета по коммерческому обеспечению рейса до следующей посадки. Он составляется в двух экземплярах: один – для аэропорта отправления, другой – для экипажа.

15.6.2. Вносить изменения в ЦГ ВС имеет право Диспетчер по центровке обслуживающей организации (или работник, выполняющий его функции), который его составил. Если ЦГ был составлен вторым пилотом, тогда право вносить в него изменения имеет только второй пилот.

15.6.3. После проверки коммерческой загрузки ВС, его массы и центровки, второй пилот подписывает экземпляры ЦГ и СЗВ. Один экземпляр подписанных документов второй пилот возвращает работникам аэропорта, а другие забирает с собой в полет.

15.6.4. Масса любых предметов и жидкостей, загружаемых на борт ВС, должна быть учтена в соответствующем разделе ЦГ. Масса определяется путем взвешивания (фактическая масса). Если взвешивание произвести невозможно, применяется нормативная масса (масса пассажиров, бортового питания и т.д.).

15.6.5. ЦГ разработан и утвержден сертифицированным персоналом Организации на каждую модификацию и компоновку ВС.

15.6.6. ЦГ на каждый бортовой номер ВС указан РЛЭ по типам ВС.

15.6.7. Использование ЦГ на отличные от конкретного ВС модификации или компоновки **КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ!**

15.7. Изменения в последнюю минуту.

15.7.1. Если фактическая коммерческая загрузка не соответствует заявленной в СЗВ, представитель службы организации перевозок аэропорта вносит изменения в разделе



«Изменения в последнюю минуту (LMC) с указанием ответственного за загрузку лица. Добавление (снятие) коммерческой загрузки согласуется с командиром ВС. При этом контролируются допустимые ограничения по весовым и центrovочным характеристикам ВС, изменяющимся в связи с изменением фактической загрузки от плановой.

15.7.2 Допускается максимальное изменение коммерческой загрузки без выпуска новой СЗ в пределах центrovки ВС:

Самолеты с максимальной взлетной массой (т)

до 30 300 кг

от 30 до 75 400 кг

75 и более 500 кг

15.7.3 Перед завершением ввода данных об изменениях в последнюю минуту, лицо, ответственное за центrovку и загрузку должно проверить:

- Не превышены ли ограничения по максимальному взлетному, посадочному весу и весу без топлива.

- Не превышены ли ограничения по максимальному весу багажных отсеков.

- Не выходит ли рассчитанное значение центrovки за установленные границы.

15.8. Балласт.

15.8.1. В качестве балласта может использоваться:

- топливо;

- техническая аптечка (авиаколесо);

- дополнительная загрузка (мешки с балластом).

15.8.2. В каждом аэропорту, где могут ожидать проблемы с центrovкой ВС, должно быть доступно достаточное количество мешков с балластом, каждый весом по 25кг.

15.8.3. Спецификация мешков с балластом:

- Вес мешка: 25кг (или другие доступные).

- Мешок, должен быть сделан из ткущегося джутового/синтетического материала.

- Содержание: Сухая галька, грубый круглый гравий или галька среднего диаметра 12-15 мм, песок.

15.8.4. Условия хранения мешков балласта.

- Предпочтительно, чтобы мешки хранились в закрытом помещении.

- Если хранение мешков осуществляется на открытом воздухе, то их необходимо поместить на доски и защитить от внешних осадков подходящим покрытием.

- Периодически необходимо проверять вес и состояние.

- Мешки балласта могут быть загружены, если находятся в удовлетворяющем состоянии.

16. ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

16.1. Общие положения

Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями транспортной безопасности, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Полиция на объектах воздушного транспорта осуществляет свою деятельность в соответствии с Федеральным законом "О полиции".

Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Главным оператором аэропортов Чукотского АО (Анадырь, Певек, Кепервеем, Providения, Беринговский, Залив Креста, Марково, Лаврентия, Омолон) является Федеральное казённое предприятие «Аэропорты Чукотки», с которым заключен договор на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов, в том числе на обеспечение авиационной безопасности, где АО «ЧукотАВИА» выполняет коммерческие воздушные перевозки и выполняет авиационные работы.

Все лица, задействованные при перевозке опасных грузов, должны учитывать требования в отношении обеспечения авиационной безопасности при перевозке таких грузов соразмерно со своими обязанностями.

Опасные грузы должны предъявляться для перевозки только надлежащим образом идентифицированным эксплуатантом.

16.2. Подготовка в области обеспечения авиационной безопасности при перевозке опасных грузов

Персонал АО «ЧукотАВИА», ФКП «Аэропорты Чукотки» касающийся обеспечения перевозки опасных грузов может быть допущен к проведению работ, только после соответствующего обучения по программам первоначальной и периодической подготовки.

Весь командно-летный состав АО «ЧукотАВИА» регулярно проходит КПК по программе «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» (10 категория ИКАО) в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский университет ГА» с которым имеется соответствующий договор. Кабинный экипаж, как правило, проходит данное обучение (11 категория ИКАО) в ФГАУ ДПО «Уральский учебно-тренировочный центр ГА» при прохождении своего профессионального КПК.

Ответственность по организации перевозок опасных грузов воздушными судами, согласно Приказу генерального директора, возложена на 1-го заместителя генерального директора по производству. На период отсутствия ответственного данная функция выполняется начальником службы организации перевозок и авиационных работ. Данные сотрудники регулярно проходят КПК по программе «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом». Кроме этого, КПК по программе «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» проходят сотрудники, участвующие в приемке и оформлении заявок на перевозку опасных грузов (сотрудники службы правового обеспечения, договорной работы и охраны труда), а также сотрудник, замещающий на период отпуска начальника службы организации перевозок и авиационных работ. Все выше обозначенные сотрудники проходят данное КПК по 6-ой категории ИКАО.

Периодичность прохождения КПК для всех категорий сотрудников – 1 раз в два года.
При приеме на работу, лица, ответственные за перевозку, оформление и сопровождение опасных грузов не допускаются к выполнению своих обязанностей без обучения по соответствующим программам ИКАО «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом».

16.3. Программа обеспечения авиационной безопасности при перевозке опасных грузов.

Как было отмечено ранее, аэропортовое обеспечение для АО «ЧукотАВИА» осуществляет ФКП «Аэропорты Чукотки» по договору, в том числе обеспечение авиационной безопасности. ФКП «Аэропорты Чукотки» обеспечены всеми необходимыми техническими и материальными средствами для осуществления данных функций.

Нормативная база

Предполетный досмотр и перевозка грузов осуществляется на основании Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и требований нормативных правовых актов РФ по авиационной безопасности:

- 1) Руководства по авиационной безопасности (DOC 8973, ИКАО);
- 2) Приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (издание 9, март 2011 г.);
- 3) Приложения 18 к Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО);
- 4) Федерального закона от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»;
- 5) Федеральным законом от 09.02.2007 ФЗ-16 «О транспортной безопасности»
- 6) Федеральным законом «Об оружии» №150-ФЗ от 13.12.1996
- 7) ФАП «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденные приказом Минтранса России от 28.11.2005 № 142;
- 8) Приказ Минтранса России от 25.07.2007 № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных.
- 9) Постановление Правительства от 21.04.2022 №731 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 №1604»
- 10) Приказ Минтранса России от 25.07.2007 №104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров»
- 11) Приказ Минтранса России от 23.07.2015 №227 «Об утверждении Правил проведения досмотров, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.
- 12) Приказа Минтранса России от 16.08. 2021 № 275 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «О воздушной перевозке оружия и патронов»
- 13) Требования технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Приложения 18 Doc 9284 AN/905 ИКАО «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху»



14) Приказ Минтранса России от 05.09.2008 № 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации»

15) Программа обеспечения авиационной безопасности АО «ЧукотАВИА» от 16.12.2021

16.3.1. Предназначение мер безопасности

Предполетный досмотр

Предполетный досмотр грузов проводится в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей ВС и авиационного персонала гражданской авиации, предотвращения возможных попыток захвата (угона) ВС и других АНВ в деятельность гражданской авиации преступных элементов, а также незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Предполетный досмотр грузов проводится сотрудниками САБ аэропортов в пунктах досмотра с использованием технических и специальных средств досмотра.

При входе/въезде на территории с ограниченным доступом осуществляется досмотр сопровождающих лиц и автотранспорта.

Предполетный досмотр грузов осуществляется в пунктах досмотра, оборудованных на грузовых терминалах аэропортов.

Все грузы перед загрузкой на борт ВС подвергаются предполетному досмотру различными видами и способами с применением технических и специальных средств, а также проведением контрольного взвешивания.

Начиная с момента приема груза на грузовом терминале аэропорта отправления и применения соответствующих мер обеспечения авиационной безопасности (досмотр, сканирование через интроскоп, сопровождение АБ и др.) и заканчивая моментом отправления воздушного судна, грузы защищены от несанкционированного вмешательства. При возврате от ВС на грузовой склад груз подвергаются дополнительным мерам безопасности (повторному, дополнительному досмотру).

Предполетный досмотр и перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с требованиями Приложения 18 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО).

При отсутствии возможности осуществить досмотр содержимого груза с использованием технических и специальных средств, с помощью ручного (контактного) метода или визуально, а также при поступлении информации об угрозе совершения АНВ на вылетающее воздушное судно по решению руководителя САБ аэропорта допускается выдержка груза до погрузки на борт ВС в безопасных условиях в течение срока не менее двух часов сверх расчетного времени выполнения рейса этого воздушного судна до пункта назначения.

При отсутствии возможности осуществить досмотр крупногабаритных грузов с использованием технических и специальных средств допускается их досмотр визуально, выдержка грузов до погрузки на борт ВС в безопасных условиях в течение срока не менее двух часов сверх расчетного времени выполнения рейса этого воздушного судна до пункта назначения.

16.3.2. Меры безопасности



В соответствии с п.2 ст. 84 Воздушного кодекса РФ авиационная безопасность в отношении ВС АО «ЧукотАВИА» обеспечивается посредством:

- предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в КЗА;
- охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
- исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения, особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения главной задачей которых является исключение возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц на стоянках и совершения акта незаконного вмешательства на ВС, находящемся в полете.

Воздушные суда АО «ЧукотАВИА», предназначенные для перевозки пассажиров, в целях обеспечения авиационной безопасности оборудованы (оснащены):

- надежно запирающимися со стороны кабины летного экипажа пуленепробиваемыми дверями и перегородками, изолирующими пилотскую кабину от пассажирского салона;
- специальными сигнализационными и переговорными устройствами для связи между экипажем и бортпроводниками;
- специально отведенными и обозначенными местами для размещения ВУ в случае его обнаружения на борту ВС в полете;
- противоугонными устройствами, исключающими несанкционированный запуск двигателей, выруливание и взлет ВС;
- металлическими ящиками (мешками) для размещения переданных пассажирами на временное хранение на период полета оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, находящимися в багажном или грузовом отсеке ВС, недоступном для пассажиров в полете;
- инструктивными документами о порядке действий экипажа в случае захвата или угона воздушного судна, производстве экипажем досмотра воздушного судна в полете, порядке обращения с взрывными устройствами в случае их обнаружения на борту воздушного судна.

16.3.3. Места проведения досмотра с помощью технических средств и физического досмотра

Предполетный досмотр грузов проводится в специально оборудованных зонах контроля (пунктах досмотра) в грузовых терминалах сотрудниками САБ в присутствии работников грузовых терминалов. Факт досмотра груза подтверждается наклеиванием стикера «Досмотрено». Операции по обработке грузов за пределами аэропортов не осуществляются.

В аэропортах базирования и назначения организовано проведение ежедневных проверок (настроек) технических средств досмотра и оборудования, применяемого при производстве досмотра груза.

Поддержание постоянной работоспособности технических средств досмотра груза и оборудования в зонах контроля (пунктах досмотра), их эксплуатация осуществляются специально подготовленными сотрудниками САБ аэропортов базирования и назначения, а техническое обслуживание осуществляется специалистами службы связи аэропортов. Сотрудники

САБ, осуществляющие досмотр, проходят специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, периодическую подготовку в сертифицированных



образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документа установленного образца.

16.3.4. Меры безопасности в отношении груза

Груз, принятый от грузоотправителя к перевозке, в обязательном порядке должен содержать сведения о его характере, весе и подтверждение о том, что в нем не содержатся вещества и компоненты, запрещенные к перевозке воздушным транспортом. Ответственность за содержание отправок и за авиационную безопасность лежит на грузоотправителе (устанавливается законодательством Российской Федерации, Воздушным кодексом, Правилами воздушных перевозок, а также договорами, заключенными между аэропортом и отправителем).

Перед загрузкой на борт ВС грузы, почта и бортовые запасы воздушного судна подвергаются предполетному досмотру различными видами и способами с применением технических и специальных средств, а также с проведением контрольного взвешивания согласно п.85 Правил проведения предполетного и послеполетного досмотра (приказ Минтранса России от 25.07.2007 № 104).

Предполетный досмотр и перевозка опасных грузов осуществляется в строгом соответствии с требованиями Приложения 18 к Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 ИКАО).

К перевозке принимаются только те грузы, которые надлежащим образом классифицированы, упакованы, маркированы, описаны в перевозочной документации и прошедшие предполетный досмотр. Работники аэропорта допускаются в зону обработки груза по личным пропускам, установленного в аэропорту образца с фотографиями и указанием сектора допуска после прохождения досмотра.

Груз, вызвавший подозрение, подвергается повторному предполетному досмотру с целью обнаружения в нем предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту воздушного судна.

Внешняя упаковка груза подлежит проверке. При повреждении (нарушении целостности) внешней упаковки груз к перевозке не допускается.

При отсутствии возможности осуществить досмотр крупногабаритных грузов с использованием технических и специальных средств допускается их досмотр визуально, выдержка грузов до погрузки на борт ВС в безопасных условиях в течение срока не менее двух часов сверх расчетного времени выполнения рейса этого воздушного судна до пункта назначения.

Перевозчик имеет право проверить достоверность данных и отказать в перевозке груза, если будет установлено, что характер, свойства, габариты или упаковка груза не соответствует требованиям Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху ИКАО (либо Правилам перевозки опасных грузов IATA).

После досмотра, груз помещают в «стерильную зону, доступ в которую, строго ограничен».

Сопровождение груза от склада до борта ВС осуществляется только на транспортных средствах аэропорта, водительским составом и персоналом, имеющим специальные пропуска и пропуск установленного образца.

При приеме груза на борт ВС члены экипажа проверяют:

- сопроводительные документы на груз и наличие штампа «Досмотрено» на сопроводительной документации;
- соответствие характера груза и его количества мест с указанными в сопроводительных документах;



- целостность грузовых мест (контейнеров с грузом);
- целостность номерных стикеров «Досмотрено» на грузовых местах (контейнерах).

В случае обнаружения отсутствия стикера или пломбы или нарушения их целостности груз и почта подлежат обязательному повторному предполетному досмотру.

Грузы не должны содержать предметы и вещества, запрещенные к перевозке на борту ВС.

Контроль загрузки на борт ВС грузов и почты осуществляется сотрудниками САБ аэропорта

Порядок действий при обнаружении незадекларированных опасных грузов.

При обнаружении незадекларированных опасных грузов, а также при обнаружении в них предметов и веществ, за изготовление, ношение и хранение которых предусматривается уголовная ответственность (оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, средства взрывания, взрывные устройства, наркотические, отравляющие, радиоактивные, легковоспламеняющиеся и другие), грузы (почтовые отправления) задерживаются и к перевозке (выдаче) на борту ВС не допускаются.

Немедленно, через диспетчера ПДСП ставится в известность начальник САБ, старший смены Чукотского линейного отдела полиции на транспорте в аэропорту и диспетчер СОПП для принятия мер.

Груз, вызвавший подозрение, а также при поступлении информации об угрозе совершения АНВ на вылетающее ВС, подвергается повторному предполетному досмотру с целью обнаружения в нем предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту ВС.

Внешняя упаковка груза подлежит проверке. При повреждении (нарушении целостности) внешней упаковки груз к вылету не допускается.

При обнаружении признаков взрывного устройства груз не вскрывается и не перемещается, а вызываются специалисты по взрывным устройствам - взрывотехники. Груз (почтовое отправление) задерживается и к перевозке (выдаче) на борту ВС не допускается при обнаружении в нем предметов и веществ, за незаконное изготовление, ношение и хранение которых предусмотрена уголовная ответственность.

16.3.5. Меры безопасности в отношении почты

Почта допускается к перевозке на ВС после проведения предполетного досмотра с использованием технических и специальных средств в пунктах досмотра, оборудованных в грузовых терминалах аэропортов.

В случае подозрения о наличии в почтовом отправлении запрещенных к перевозке опасных предметов и веществ, вскрытие упаковки и досмотр вручную осуществляется только в присутствии представителя почтового ведомства.

Почтовые отправления (в том числе по упаковке и маркировке) должны соответствовать требованиям Всемирного почтового союза.

Уполномоченным органом Российской Федерации в области связи является Министерство связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (Минкомсвязи России).

Почтовые отправления принимаются к перевозке только от организаций, выполняющих требования Всемирного почтового союза. Перевозка почтовых отправлений осуществляется по почтовым накладным, форма которых установлена Всемирным почтовым союзом.

Почтовые отправления с нарушенной упаковкой к перевозке на борту ВС не допускаются.



Досмотренная почта маркируется номерными стикерами сотрудниками САБ аэропорта.

В соответствии с требованиями п.6 ФАП-82 АО «ЧукотАВИА» вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах (уполномоченный агент), лицу, осуществляющему аэропортовую или иную деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов на основании предусмотренного законодательством Российской Федерации сертификата соответствия (обслуживающая организация) или другому лицу, в том числе перевозчику, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки груза. Процедуры досмотра в отношении подобного груза аналогичны процедурам досмотра груза, указанных в пунктах настоящего раздела.

16.3.6. Груз и почта, освобожденные от досмотра

Освобождаются при наличии соответствующих документов от досмотра вручную и не подлежат задержанию грузы и почта, перевозимые в сопровождении вооруженных сотрудников ФСБ России, МВД России, военнослужащих Минобороны России, корреспонденция, сопровождаемая сотрудниками ГФС России, Специальной связи ФГУП ГЦСС и Межправительственной фельдъегерской связи (далее - специальный груз).

Специальный груз, должен быть упакован в соответствующую тару и опечатан. Количество мест, вес и реквизиты печати, которой опечатан специальный груз, вносятся в сопроводительный лист, заверяемый подписью ответственного лица соответствующего органа (организации).

По окончании предполетного досмотра специальный груз маркируется номерными стикерами, в накладной, ее копиях и ведомости делается отметка о досмотре. О результатах досмотра вносится запись в журнал учета досмотренных грузов, почты и бортовых запасов воздушного судна

16.3.7. Меры безопасности в отношении курьерских и срочных отправок

Корреспонденция (специальный багаж), перевозимая сотрудниками ГФС России, Специальной связи Федерального государственного унитарного предприятия «Главный центр специальной связи» (ФГУП ГЦСС) и Межправительственной фельдъегерской связи, не подлежит досмотру вручную и задержанию.

Вооруженные сотрудники Государственной фельдъегерской службы Российской Федерации и Межправительственной фельдъегерской связи, сопровождающие почтовые отправления (корреспонденцию), обязаны иметь отметку в командировочном удостоверении (предписании) о наличии оружия и боеприпасов. Оружие, боеприпасы и спецсредства у них на период полета не изымаются.

Спецгрузы и почта не должны содержать предметы и вещества, запрещенные к перевозке воздушным транспортом. За нарушение этих правил грузоотправитель несет уголовную и административную ответственность согласно законодательству Российской Федерации.

Отправления, сопровождаемые сотрудниками ГФС России и Специальной связи ФГУП ГЦСС и Межправительственной фельдъегерской связи, должны быть упакованы в соответствующую тару и опечатаны. Количество мест, вес и реквизиты печати, должны быть внесены в сопроводительный лист и заверены подписью оперативного дежурного органа фельдъегерской связи, подразделения Специальной связи.

Сопровождающие корреспонденцию, специальный багаж и отправления лица проходят досмотр на общих основаниях. Информация об операторе или поставщике обслуживания, а также о технических средствах, применяемых при досмотре изложена в п.2.1 настоящего Раздела.

Курьерские и срочные отправления на воздушных судах АО «ЧукотАВИА» могут перевозиться в виде исключения.

16.3.8. Ценный груз

В соответствии с п.25 ФАП-82 к ценным грузам относятся: валюта в денежных знаках или монетах, акции, облигации и другие ценные бумаги, кредитные и банковские карты, ювелирные изделия, драгоценные металлы, драгоценные или полудрагоценные камни, включая промышленные алмазы.

В соответствии с п.201 ФАП-82 в грузовые отправки, содержащие разнородные предметы и товары, не разрешается включать ценный груз. Перевозка ценного груза требует особых условий перевозки воздушным транспортом.

Грузы, требующие особых условий перевозки, принимаются к перевозке, если они допущены к перевозке международными договорами Российской Федерации, нормативными правовыми актами Российской Федерации, законодательством страны, на территории, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка таких грузов.

В аэропортах базирования и назначения оформление, прием, предполетный досмотр ценных грузов осуществляется в грузовом терминале аэропорта.

Описание мер авиационной безопасности в отношении грузов указано в настоящем Разделе.

Грузовые терминалы в аэропортах ФКП «Аэропорты Чукотки» оборудованы системой охранной сигнализации, системой видеонаблюдения и видеозаписи с сохранением информации в течение 30 суток.

Доставка ценного груза на борт ВС осуществляется под контролем сотрудников САБ аэропорта.

При перевозке ценных грузов экипажу ВС запрещается допускать, а также перевозить на ВС с ценностями посторонних лиц, животных и другие грузы.

Сотрудники САБ, органа внутренних дел в аэропорту имеют право уточнять у старшего бригады инкассаторов характер перевозимого груза и его принадлежность. В этом случае старший бригады инкассаторов, удостоверившись в принадлежности документов сотрудников САБ, полиции, предъявляет им свое удостоверение личности и грузовую накладную, подтверждающую принадлежность спецгруза Центральному банку Российской Федерации.

В случае возникновения сомнения у сотрудников САБ или сотрудников Чукотского линейного отдела полиции в аэропорту в достоверности отсутствия среди перевозимых ценностей ядовитых, взрывчатых, легковоспламеняющихся, наркотических и других опасных веществ, запрещенных к перевозкам воздушным транспортом, отправления могут быть подвергнуты досмотру с помощью технических средств без вскрытия упаковки.

По требованию администрации аэропорта, места с ценностями могут быть предъявлены к контрольному взвешиванию в специально отведенном помещении.

Досмотр членов бригады инкассаторов и вещей, находящихся при них, осуществляется на общих основаниях.

САБ и Чукотский линейный отдел полиции в аэропорту полностью обеспечивает меры безопасности в контролируемой зоне аэропорта и оказывает содействие бригаде инкассаторов в охране перевозимых ценностей.

До начала погрузки ценностей на ВС силами группы охраны, сопровождающей ценности, организуется охрана места погрузки. При этом один пост охраны выставляется



перед автомобилем, второй у люка грузового отсека (у входа на трап пассажирского самолета).

Посторонние лица к месту погрузки ценностей на ВС не допускаются.

Ценности, принимаемые к перевозке, упакованы в опломбированные коробки или брезентовые мешки, и размещаются в грузовых отсеках ВС.

Погрузка ценностей в багажный отсек ВС бригадой инкассаторов осуществляется под контролем члена экипажа, назначенного командиром ВС. Погрузка ценностей в багажники ВС производится до общей посадки пассажиров. Перевозка ценностей совместно с багажом пассажиров запрещается.

После посадки ВС в аэропорту до начала выгрузки ценностей из ВС сотрудники САБ совместно с бригадой инкассаторов осуществляют охрану места выгрузки. Посторонние лица к месту выгрузки ценностей не допускаются.

Выгрузка ценностей из багажного отсека ВС производится бригадой инкассаторов до общей высадки пассажиров.

16.3.9. Охрана груза

За безопасность грузов в аэропортах базирования и назначения несут ответственность администрации грузовых терминалов.

Грузовые терминалы, коммерческие склады, склады хранения опасных грузов находятся под постоянной охраной САБ аэропортов базирования. Грузовые терминалы оборудованы охранной сигнализацией, системой видеонаблюдения, средствами связи.

Охрана грузов в грузовых терминалах в аэропортах базирования и назначения осуществляется сотрудниками САБ ФКП «Аэропорты Чукотки» с использованием охранной сигнализации, системы видеонаблюдения и видеозаписи.

Для усиления охраны используются следующие методы: выставление стационарных и мобильных постов охраны, применение средств физической защиты (дополнительное ограждение, ворота, КПП, технические и специальные средства досмотра, системы охранной сигнализации, системы видеонаблюдения, охранное освещение).

На складах (терминалах) установлен пропускной и внутриобъектовый режимы в целях недопущения несанкционированного доступа лиц и транспортных средств в зоны обработки и хранения груза и почты.

Доступ в почтово-грузовые терминалы, коммерческие склады, склады хранения опасных грузов персонала и транспортных средств осуществляется после прохождения досмотра на КПП аэропорта по пропускам, в которых указаны зоны допуска.

Контроль над соблюдением мер авиационной безопасности в части охраны груза осуществляет САБ аэропорта.

Персонал грузовых терминалов и сотрудники САБ допускаются в стерильную зону грузового терминала после прохождения процедуры досмотра. Грузоотправители и получатели грузов в стерильную зону почтово-грузовых терминалов не допускаются.

Принятые к перевозке грузы хранятся в закрытом помещении, допуск в которое строго ограничен.

Сопровождение груза от склада до борта ВС осуществляется только на транспортных средствах аэропорта, водительским составом и персоналом, имеющим специальные пропуска и пропуск установленного образца. Доставка грузов на борт ВС производится под контролем САБ аэропортов.

Грузы и почта, перевозимые на борту грузовых ВС в сопровождении вооруженных сотрудников ФСБ России, МВД России, Минобороны, корреспонденция, сопровождаемая сотрудниками ГФС России, Специальной связи ФГУП ГЦСС и Межправительственной фельдъегерской связи находятся под охраной этих сотрудников.



16.3.10. Уведомления об инцидентах

Оперативное оповещение об инцидентах, угрозе совершения или совершении АНВ в деятельности АО «ЧукотАВИА» проводится в соответствии с утвержденной Схемой оповещения и связи АО «ЧукотАВИА». В любом случае информация в первую очередь доводится руководителю ЦУП. Информация о чрезвычайных ситуациях и происшествиях в авиапредприятии немедленно передается в ЦУП диспетчеру по каналам:

- «АФТН» - сообщение АЛР, АЛД;
- ГГС - сигнал «Тревога» или «Готовность» (при событии в районе ответственности Анадырского Центра ОрВД).

Оперативная смена ЦУП доводит полученную информацию до руководителей СВ МТУ Росавиации, МТУ Ространснадзора ДФО и руководству АО «ЧукотАВИА».

- отдел дежурно-диспетчерского обеспечения УТБ Ространснадзора, тел. 8 (499) 262-50-68; 8 (499) 231-57-07; факс 8 (499) 231-55-34; моб. тел.: 8 (499) 923-82-60; электронный адрес DDS@rostransnadzor.ru;

- Росавиация: тел.: 8 (499) 231-52-92; моб. тел.: 8 (916) 224-68-24; факс: 8 (499) 231-56-83; электронный адрес oss@scaa.ru; АФТН: УУУВЗГЗЬ;

- МТУ Ространснадзора ДФО: тел. 8(423)222-11-31, 249-60-55, 249-50-03, факс 8(423)249-66-83; электронный адрес: mtu.dfo@rostransnadzor.ru

- СВ МТУ Росавиации, тел. 8(41332) 64-37-51, начальник ЛД ПЛГ ГВС РМП и ГО 89148641603

Сообщение об акте незаконного вмешательства (инциденте по вопросам обеспечения авиационной безопасности) должно содержать следующую информацию:

- 1) дата и время совершения акта незаконного вмешательства;
- 2) тип воздушного судна, бортовой номер воздушного судна (позывной), наименование авиапредприятия;
- 3) суть инцидента, точка возникновения инцидента;
- 4) место предыдущего взлета, место следующей посадки, пункт назначения;
- 5) количество пассажиров и членов экипажа;
- 6) идентификация и описание подозреваемых нападающих, описание оружия и (или) взрывного устройства;
- 7) места посадки нападавших на воздушное судно;
- 8) требования нападавших;
- 9) наличие высокопоставленных лиц на борту воздушного судна;
- 10) наличие на борту воздушного судна вооруженных лиц;
- 11) наличие на борту воздушного судна опасных грузов;
- 12) принятые меры по пресечению;
- 13) последствия акта незаконного вмешательства и причиненный ущерб.

Сообщение об акте незаконного вмешательства (инциденте по вопросам обеспечения авиационной безопасности) должно быть оформлено в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 16.02.2011 № 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

16.3.11. Инциденты и авиационные происшествия с опасными грузами

Авиационное происшествие с опасным грузом – это событие, связанное с перевозкой опасных грузов или имеющее отношение к перевозке опасных грузов, которое приводит к получению людьми травм со смертельным исходом или серьезных травм или к

значительному ущербу. В связи с этим серьезная травма определяется как травма, полученная человеком в результате несчастного случая, которая: а) делает необходимой госпитализацию на период более 48 часов, осуществленную в течение 7 дней с момента получения травмы; или (б) приводит к перелому любых костей (за исключением несложных переломов пальцев рук или ног, а также носа), или (в) приводит к возникновению рваных ран, сопровождающихся обильным кровотечением, к повреждению нервов, мышц или сухожилий или (г) приводит к повреждениям каких-либо внутренних органов; или (д) приводит к ожогам второй и или третьей степени или к любым ожогам, охватывающим более 5% поверхности тела; или (е) приводит к подтвержденному воздействию инфицирующими веществами или вредного излучения. Авиационное происшествие с опасным грузом может также может представлять собой аварию ВС; в этом случае необходимо придерживаться обычной процедуры представления отчетов об авиационных авариях.

Инцидент с опасными грузами – это событие, не являющееся авиационным происшествием с опасным грузом, но связанное с перевозкой опасных грузов или имеющее отношение к перевозке опасных грузов (местом такого инцидента не обязательно является борт ВС), которое приводит к получению людьми травм или к материальному ущербу, пожару, поломке, разливу, утечке жидкости, или к возникновению излучения, или к другим проявлениям нарушения целостности упаковки. Любое событие, имеющее отношение к перевозке опасных грузов, которое создает серьезную угрозу ВС или для находящихся на нем людей, также следует рассматривать как инцидент с опасным грузом.

16.3.12. Упреждающие меры

Нарушение упаковки опасных грузов может привести к угрозе нанесения телесных повреждений или оказать неблагоприятное влияние на здоровье людей на борту ВС и персонал аварийно-спасательной службы.

Упаковки, объединяющие упаковки, содержащие опасные грузы (или средства пакетирования груза ULD, если применимо) должны быть осмотрены сотрудником эксплуатанта для обнаружения признаков повреждения или следов утечек перед погрузкой в самолет/ при выгрузке из самолета.

Любая упаковка, транспортная тара, грузовой контейнер или средства пакетирования, содержащие опасные грузы, должны быть внимательно проверены и приняты к отправке только при условии, что они

- а) имеют надлежащую маркировку;
- б) отсутствуют протечки;
- в) на упаковке отсутствуют признаки повреждения.

Если найдены поврежденные или протекающие упаковки, объединяющие упаковки, содержащие опасные грузы, то их категорически запрещено грузить в самолет.

Место в самолете (или средстве пакетирования грузов), где размещались поврежденные или протекающие перевозимые опасные грузы, должно быть проверено (осмотрено) сотрудником эксплуатанта на предмет обнаружения загрязнений грузового отсека опасным грузом.

Первоначальную проверку мест, загрязненных опасными грузами, осуществляют специалисты инженерно-технического персонала по заявлению сотрудника эксплуатанта или члена загрузочной бригады. Удаление поврежденных упаковок, объединяющих упаковок (или средств пакетирования ULD, если применимо) с ВС осуществляют обслуживающие компании (грузовые склады, аэропорты). В случае протечки производится оценка, чтобы гарантировать, что остаток от партии груза находится в надлежащих условиях для дальнейшей перевозки воздушным путем и что никакая другая упаковка, груз (или средство пакетирования груза ULD, если применимо), другие транспортные устройства не были загрязнены или повреждены.

Любая упаковка, транспортная тара, грузовой контейнер или средства пакетирования, содержащие опасные грузы, в которых обнаружены повреждения или протечки должна:

- а) не загружаться на/в средство пакетирования или не доставляться на ВС;
- б) безопасно удаляться со средств пакетирования или других средств перевозки сотрудниками обслуживающей организации (аэропорта) и приниматься меры к их безопасному размещению;
- в) проводится оценка, обеспечивающая, что остаток от партии груза находится в надлежащих условиях для дальнейшей перевозки воздушным путем и что никакая другая упаковка, груз, средство пакетирования груза, другие транспортные устройства не были загрязнены или повреждены

Должно быть обеспечено, чтобы самолет или средство пакетирования груза, в которых размещались поврежденные или протекающие перевозимые опасные грузы были выведены из эксплуатации и не возвращались, пока не будет определено, что нет никакой угрозы здоровью людей.

Все лица, узнавшие о вскрытии, повреждении или протечках упаковок, содержащих опасные грузы или при обнаружении других нарушений, которые могут представлять опасность безопасной перевозке опасных грузов, должны немедленно информировать сотрудников обслуживающих компаний, ответственных за загрузку багажа и груза и представителя эксплуатанта.

Если эксплуатанту стало известно, что в багаже или грузе содержатся опасные вещества, или имеются подозрения, что подобные вещества могут находиться в багаже или грузе, должны быть предприняты меры по выяснению происхождения данного багажа или груза до погрузки их в багажники ВС.

Если выяснится или подозревается, что вещества, содержащиеся в багаже или грузе, подпадают под определение опасных веществ, эксплуатант должен принять меры по изолированию багажа или груза, определению меры опасности для дальнейшей перевозки и предпринять адекватные и достаточные меры для обеспечения авиационной безопасности.

16.3.13. Предоставление отчетов

В случае авиационного происшествия или инцидента с опасными грузами Форма отчета о событии, связанном с опасными грузами должна быть немедленно заполнена эксплуатантом и отправлена представителям соответствующих властей РФ. В случае отсутствия акта о событии с опасными грузами, разрешается использовать любые акты о неисправности с грузами, внося туда всю присмелемую информацию. В случае обнаружения не заявленных или неправильно заявленных опасных грузов, обнаруженных в грузе или почте, заполняется «Акт обнаружения и изъятия из грузового отправления воздушного судна при производстве досмотра запрещенных к перевозке опасных грузов, предметов или веществ» (приказ Минтранса РФ от 25 июля 2007 г., № 104 "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров") или аналогичный документ, заполняется и направляется эксплуатанту и всем заинтересованным сторонам.

Эксплуатант обязан представлять отчет соответствующим полномочным органам о всех случаях не заявленных или неправильно заявленных опасных грузов, в том числе, когда опасные грузы не прошли этапы загрузки, изолирования, распределения и/или хранения в соответствии с требованиями DGR и при обнаружении опасных грузов перевозимых без предоставления информации по опасным грузам для КВС; а также обо всех случаях обнаружения опасных грузов, не разрешенных к провозу согласно Подразделу 2.3 DGR IATA.

Обслуживающие компании (аэропорты, грузовые терминалы) несут ответственность за то, чтобы доклады о происшествиях или инцидентах с опасными грузами доводились до

эксплуатанта, соответствующих государственных властей РФ в соответствии с действующим законодательством.

Первичное сообщение обязано быть послано в течение 24 часов после события, если исключительные обстоятельства не препятствуют этому. Форму сообщения о событии с опасными грузами (9.6.A DGR IATA), должным образом заполненную, надлежит отправить в возможно короткий срок, даже в случае отсутствия полной информации. Копии всех уместных документов, типа AWB - авианакладной, DGD – декларация грузоотправителя опасного груза, NOTOC – информацию командиру ВС и т.д., и любые фотографии должны быть присоединены к сообщению.

Если это возможно по условиям обеспечения безопасности, необходимо, чтобы все опасные грузы, упаковки, документы, относящиеся к событию, сохранялись до того, пока начальное сообщение не будет направлено вышеперечисленным органам и в ответ не будет получено указание, следует ли действительно продолжать их сохранять.

Вся документация и информационные сообщения об АП и инцидентах с опасными грузами сохраняется, как минимум два года.